VISION 2035

Gemeinsam die Stadt verändern
Ensemble, changeons la ville

Agglolac kriegt sein Fett weg

Ein Dossier zum wachsenden Widerstand, zu den alternativen Ideen und den Agglolac-Verträgen, die es in sich haben.

Seiten 4-6

Ville village et vivante

Même si la densification de nos villes est inéluctable, il est possible d'y parvenir en respectant l'humain.

page 7

Assieds-toi et profite!

Les agressions contre les femmes sont légions. Intégrons la femme dans l'espace public et ce dès son plus jeune âge!

page 8

Wie Biel in Zukunft aussehen soll?

Die Bevölkerung hat das Wort. Fenster auf für eine ganze Reihe an Visionen und Ideen für eine lebenswerte Stadt der Zukunft.

Seiten 9-11

«Mieux comme ça» c'est mieux

Le projet officiel de la branche ouest de l'A5 serait-elle un cautère sur une jambe de bois? Il y a des alternatives bien plus saines.

pages 12-14

Loa lebt neu mit weniger

Unsere Kolumnistin hat die Herausforderung angenommen und ihr Leben umgekrempelt.
Ein Downsizing-Erfahrungsbericht.

Seite 16

2. Öffentlicher Schweizer Wirtschaftsgipfel

Perspektiven – Transformation – gemeinsame Verantwortung

Themen:

1. Demokratie im Geldwesen: BitCoin, BlockChain, Vollgeld - die historische Chance, das Geldsystem zu demokratisieren| Sinnvolle Systeme, zins- und spekulationsfrei
2. Die Demokratiefrage in Staat, Wirtschaft und Kultur: Beteiligungs- und Entscheidungsformen
3. Arbeit im Wandel - Grundrechte, Sinn, Beschäftigung und Finanzierung in der Zukunft
4. Heraus aus der Energiesteinzeit - Förderung der freien Raumenergienutzung für eine saubere und unabhängige Versorgung
5. Gesamtschweizerische ökologische Produktion - Die Verantwortung belohnen?

Samstag 17. März 2018 09:15 **Universität Luzern**

Gemeinsam Lösungswege entwickeln und neue Wege für bestehende Systeme aufzeigen.

Preis: 36.-- **Wigi2.ch** Tel: 056 668 25 84

Referenten und Podiumsteilnehmer:

- Albin Kälin, Textilkaufmann (EPEA Switzerland)
- Beat Riedweg, Landwirt biologisch-dynamisch
- Prof. Dr. rer. nat. Claus Wilhelm Turtur, Physikprofessor
- Daniel Straub, Betriebsökonom, Psychologe
- Ivo Muri, Unternehmer, Zeitforscher
- Martin Rufer Ing. Agr. ETH /Leiter Produktion, Märkte und Ökologie Schweizer Bauernverband
- Matthias Wiesmann M.A., Sozialwissenschaftler / Unternehmer
- Theres Schöni, Pädagogin, Coach

PHÉNIX
COOPERATIVE
GENOSSENSCHAFTSLADEN

Biologische Lebensmittel und Naturkosmetik

Regionales Gemüse-und Früchteangebot
Frisches, regionales Brot
Feine Milchprodukte
Getreide
Käse
Säfte
Tee
...und vieles mehr

Bahnhofstr.4, Rue de la gare 4, 2502 Biel/Bienne
032 323 22 62

Margareta Hehl,
Barbara Zohren
Neue Wohnform für Mutige
farbig mit zahlreichen Fotos
260 Seiten
CHF 35,00
ISBN 978-3-905689-59-4

Anders alt werden

Den Traum einer Alters-Wohngemeinschaft, in der sich Privates und Gemeinschaftliches ergänzen, in der Toleranz, Offenheit, Humor, Respekt, Kritik, Fehler und Streit ihren Platz finden, die unterschiedlichen ökonomischen Voraussetzungen gerecht wird, die offen ist für Nachbarschaft, Quartier, Stadt und Gesellschaft und in der gemeinsame Projekte verwirklicht werden – wer träumt ihn nicht?

Margareta Hehl und Barbara Zohren, die beiden Initiantinnen der Genossenschaft »Andere Wohnformen im Stürlerhaus am Altenberg« in Bern, berichten von ersten Ideen über ein anderes Leben und Wohnen im Alter, von Höhenflügen und Tiefschlägen, vom Zusammenrücken, von Haussuche und Umbau, vom Alltag im gemeinsamen Haus, den sie seit nunmehr zwölf Jahren mit acht weiteren Personen teilen.

Leserinnen und Leser bekommen Einblick in diese andere, noch wenig erprobte Wohnform im Alter und fiebern mit, wenn Gedanken Gestalt annehmen, verfolgen verschieden skizzierte Aspekte; sie können aber auch Mutlosigkeiten nachvollziehen, dabei sein, wenn nach Etappensiegen alles ausser Rand und Band gerät und aufatmen, wenn endlich das Haus für die Gruppe gefunden wird.

Die Lebensphilosophie dieser anderen Alten ist ansteckend!

verlag die brotsuppe, Narzissenweg 19, 2504 Biel/Bienne
032 323 36 31, info@diebrotsuppe.ch, www.diebrotsuppe.ch

Gärtnerei
Leonotis
Schulhausstrasse, 3257 Grossaffoltern, Tel.: 032 389 23 60

Jeden Samstag auf dem Wochenmarkt in der Bieler Altstadt

Kräuter, Gemüsesetzlinge, Stauden, Saisonpflanzen

LANGEL
CHOCOLATERIE
Biel / Bienne

Ring1 Vieille ville Biel / Bienne
032 322 07 71

MI-FR 9.00-12.00 / 14.00-18.30
SA 9.00-16.00

www.chocolaterie-langel.ch

IMPRESSUM

Vision 2035 , Nº 26, 3/2018
Zeitung für die Wende
Journal pour un nouveau cap

Druck/Impression
Ediprim AG/SA
Fritz-Oppliger-Strasse 15
2504 Biel/Bienne
www.ediprim.ch

Auflage/Tirage
2100 Exemplare/exemplaires

Layout
Andreas Bachmann, grafikartelier.ch

Illustrationen/illustrations, Photos
Stefan Hofmann, Foto Titelseite (Ausschnitt)
Simone Krummenacher, Collage S.3
Andreas Bachmann, S.4-5,10,11, Collage S. 6
Jessica Abelenda, Aude Crutchet, S.8

Redaktion/rédaction, Korrektorat/Correctorat
Andreas Bachmann
Claire Magnin
Gaia Renggli
Janosch Szabo

AutorInnen/Auteur-e-s
Manuel Schüpbach
Raphael & Adrian & Mariann
Lena Frank
Uwe Zahn
Claude Marbach
Melanie Meier
Pascal Mülchi
Claire Magnin
Camille Leyvraz
Gabriela Neuhaus
Fernand Jolissaint
Andrea Zryd
Jacqueline Zimmermann
Ursi Singenberger
Benedikt Loderer
Daniel Sigrist
Thomas Zahnd
Denis Rossel
Aline Joye
Maria Ionescu
Susanne Erb
Loa Buchli
Levin Stamm

Mit einer Spende helfen Sie
die Kosten dieser Zeitung zu decken
Aidez-nous à couvrir les frais
de ce journal avec un don

Konto bei Alternativer Bank Schweiz
Vision2035 / Rainstr. 4 / 2503 Biel
IBAN CH10 0839 0034 2133 1000 0

Ein Abonnement kostet Fr. 25.–
ein Förderabo Fr. 50.–
ein Gönnerabo Fr. 75.–
für 4 Ausgaben
Mitgliedschaft Fr. 15.–

Un abonnement coûte 25.–
abonnement de soutien 50.–
abonnement de donateurs 75.–
pour 4 numéros/année
la cotisation de membre 15.–

Vision 2035
Obergasse 22, 2502 Biel
info@vision2035.ch

Editorial

Unsere Stadt!

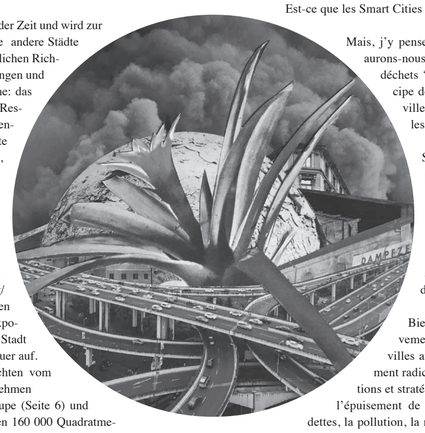
Kürzlich, als ich mit dem Velo durch Biel fuhr, habe ich mich mal wieder gefragt, ob nicht die Bieler Reisebüros doch gemeinsame Sache mit den Architekturbüros machen: diesen heimlich gratis Flugtickets schenken, damit letztere in dieser Stadt möglichst hässliche Klötze aufstellen, um wiederum die Bevölkerung zu ermuntern, immer wieder an möglichst ferne Destinationen zu verreisen. Das wäre eine Art klassische Win-Win-Situation, bloss nicht für die Bevölkerung.

Das ist natürlich kompletter Blödsinn, trotzdem sollten wir uns fragen, in welche Richtung Biel gehen soll und dann auch dabei mitreden. Denn: wie viele Baustünden verträgt eine Stadt, und an welchem Punkt geht Architektur in Tortur über?
Die Zukunft der Zukunftsstadt Biel ist auch unsere Zukunft. Und es ist unsere Stadt.

Können wir uns vorstellen, wie Biel in 5, 10 oder 30 Jahren aussehen wird? Werden Verbrennungsmotoren in der Innenstadt noch zugelassen sein? Oder werden wir saubere Luft atmen und wieder Vögel zwitschern hören? Wie sieht überhaupt postfossiler Verkehr aus; werden nur noch selbstfahrende, vernetzte Vehikel unterwegs sein und alle unsere Bewegungsdaten an eine zentrale Sammel- und Kontrollstelle liefern, die mit Algorithmen Verkehrsflüsse vorausberechnet und Staus vermeidet? Werden sich die mit der Stadtverwaltung vernetzten Mülleimer von selbst melden, wenn sie voll sind und geleert werden müssen? Geben «Smart Cities» die neue Entwicklungsrichtung vor?

Wird es überhaupt noch Müll geben oder wird unser Leben auf Zero Waste und Kreislaufwirtschaft basieren? Wird es noch Gifte geben? Werden Polizei-Roboter unsere Gesichter auf der Strasse scannen und werden die Hayeks per Drohne anfliegen? Werden endlich alle Bieler Uhren in der Stadt auch eine brauchbare Zeit anzeigen, oder haben wir die Uhren ganz hinter uns gelassen?

Sind wir gefangen in diffusen Metropolis-Träumen und einer Wachstum-über-alles-Mentalität? Soll Biel nur ein Feldchen auf einem imaginären Monopoly-Brettspiel im Wettkampf um Investoren und potente Steuerzahler sein, obschon wir wissen, dass in diesem Spiel jeweils nur Wenige gewinnen? Oder könnte Biel gar südlicher Teil des an den Bielersee erweiterten Regionalparks Chasseral sein? Es liegt an uns.



Wann erkennt Biel endlich die Zeichen der Zeit und wird zur «Transition-Town», wie schon tausende andere Städte vor ihr? Es ist Zeit für diesen grundsätzlichen Richtungswechsel, wir benötigen neue Lösungen und neue Strategien für drängende Probleme: das Ende billigen Öls, knapper werdende Ressourcen (diverse Peaks), riesige Schuldenberge, Umweltverschmutzung, bedrohte Biodiversität, Zivilisationskrankheiten, steigende Kosten durch die Auswirkungen des Klimawandels, Migration als Folge von Klimawandel, Missernten und politische Konflikte, neue Armut, etc..

Mit dieser Ausgabe setzen wir einen Schwerpunkt auf Stadtentwicklung/ Stadtplanung, angefangen bei der grossen Freifläche am See, dem ehemaligen Expo-Gelände. Was dort geplant ist seitens Stadt und Immobilien-Gigant stösst vielen sauer auf. Unsere Autorinnen und Autoren berichten vom Widerstand gegen Agglolac (Seite 4), nehmen zwei Verträge ganz genau unter die Lupe (Seite 6) und zeigen auf, was man stattdessen mit den 160 000 Quadratmetern machen könnte. Überhaupt: Visionen und Ideen überall. Der Wandel in Biel ist längst eingeleitet (Seite 9). Und so soll es weitergehen, ob Spielräume, Fussgänger oder die Natur in den Fokus nehmend (Seite 10), oder gar eine ganze Modellstadt kreierend (Seite 11). Auch beim Thema Westast geht es dieses Mal vertieft um die Lösung (Seiten 12 und 13), nicht ohne die Kritik zu vergessen (Seite 14). Stellt sich nur noch die Frage: Wie steht es um die unausweichliche Verdichtung im städtischen Raum? (Seite 7), und wie wirkt sie sich auf die öffentlichen Plätze aus? (Seite 8).

Viel Freude und Inspiration nun beim Lesen.

Wir stellen uns eine Stadt der Zukunft vor, die diesen Namen auch verdient.
Herzlich, Eure Vision 2035
Andreas Bachmann

No Billag
Non/Nein

Editorial

Notre ville!

En traversant dernièrement la ville à vélo, je me suis demandé si les agences de voyage ne sont pas de mèche avec les bureaux d'architecture : offrir des billets d'avion gratuits afin qu'ils planifient les immeubles les plus moches et qu'ainsi la population ait toujours plus envie pour les vacances de fuir à l'étranger, le plus loin possible. Ça serait une de ces typiques magouilles où deux acteurs se remplissent les poches pendant que la majorité trinque.

Bien-sûr, c'est une fiction ! Mais nous devrions tout de même réfléchir au tournant que Bienne prendra et participer à la discussion. Combien d'horreurs architecturales supportera-t-elle encore ?
La carrière de notre ville d'avenir est en jeu, c'est aussi notre vie et notre avenir qui est en jeu.

Pouvons-nous seulement imaginer à quoi ressemblera Bienne dans 5, 10 ou 30 ans ? Est-ce que des moteurs à combustion seront encore à l'œuvre au centre ville ? Ou respirerons-nous un air pur et entendrons-nous pépier les oiseaux ? À quoi ressemblera le trafic de l'ère post-fossile, n'y aura-t-il plus que des véhicules communs avec pilote automatique qui transféreront nos données de déplacements dans une centrale, où toutes ces informations seront analysées, et les flux du trafic calculés en amont par des algorithmes afin d'éviter les bouchons ? Les containers de déchets seront-ils branchés et avertiront-ils d'eux-même l'administration de la ville pour être vidés, une fois pleins ?
Est-ce que les Smart Cities donnent le ton au développement urbain ?

Mais, j'y pense, y aura-t-il seulement encore des poubelles ? Ou aurons-nous réussi le pari de vivre sans plus jamais produire de déchets ? L'économie sera-t-elle un jour basée sur un principe de circuit fermé. Est-ce que toutes les montres de la ville afficheront une heure utile ou aurons-nous oublié les montres ?

Sommes-nous coincés par notre mentalité « la-croissance-avant-tout » dans un rêve diffus de métropole? Bienne a-t-elle sa place sur la carte de jeu du Monopoly des grands investisseurs et gros payeurs d'impôts, alors que nous savons pertinemment qu'il n'y aura à la fin de la partie qu'un seul gagnant ? Ou alors Bienne pourrait-elle faire partie d'un agrandissement du Parc régional du Chasseral ? C'est à nous de choisir.

Bienne décidera-t-elle qu'il est l'heure de suivre le mouvement des « Transition Towns » comme de nombreuses villes avant elle ? C'est le moment d'agir pour un changement radical. Nous avons clairement besoin de nouvelles solutions et stratégies pour des problèmes pressants : la fin du pétrole, l'épuisement de diverses ressources naturelles, des montagnes de dettes, la pollution, la menace d'extinction de la biodiversité, les maladies du siècle, les coûts qui résultent du changement climatique, la migration induite par ces mêmes changements climatiques, par les conflits politiques, par la pauvreté, etc...

Dans cette édition de Vision 2035 nous faisons le point sur différents projets d'urbanisme en ville de Bienne, en commençant par les grandes plaines autour du lac de l'ancienne aire de l'Expo 2002. Ce que la ville et les géants de l'investissement prévoient rendent de nombreuses personnes amères. Nos auteur-e-s se sont penchés sur l'opposition d'Agglolac (p. 4) et regardent à la loupe deux contrats de construction (p. 6). De plus, ils présentent une alternative à ce qui est planifié (p. 9).
L'axe ouest n'est pas en reste. Encore une fois nous creusons nos propres tunnels dans ce fatras (p. 12-13) non sans oublier la critique (p. 14).

Nous vous souhaitons du plaisir et de l'inspiration à la lecture de ce numéro touffu ! La ville d'avenir mérite un développement urbain digne de ce nom.

Amicalement, votre Vision 2035
Andreas Bachmann (Traduction: Gaia Renggli)

Aufruf

Die Bäume im Fokus

Stark und vereint im Wald – aber in der Stadt, da haben sie es schwer, da stören sie, wenn gebaut werden soll, da sind sie eine Gefahr, sobald sie schwächeln, da stutzt man sie, fällt sie, pflanzt sie in Reih und Glied auf trostlose Betonplätze. Die Bäume, stille omnipräsente Wunder der Natur. Aber fragt sie jemals jemand nach ihrem Befinden? Dass sie uns Schatten spenden, manchmal gar Früchte, dass sie die Luft reinigen und das Stadtbild prägen, das nehmen wir als selbstverständlich hin. Aber gebührt ihnen nicht mehr Dank für all das?

Wir finden: auf jeden Fall, und widmen ihnen unsere nächste Ausgabe, die im Frühsommer erscheint. Und euch, liebe Leserinnen und Leser, rufen wir dazu auf: sendet uns Inputs, Ideen für Beiträge, Baum-Geschichten, Fotos, Illustrationen, was immer euch zu diesem Thema in den Sinn kommt. Wir freuen uns auf eure Zuschriften an info@vision2035.ch oder an Vision 2035, Obergasse 22, 2502 Biel bis am 20. April.

Appel

Lumière sur les arbres

Forts et unis dans la forêt, les arbres ont la vie dure en ville. Ici ils dérangent quand on veut construire, là ils représentent un danger s'ils venaient à montrer des signes de faiblesse, ailleurs on les écime, on les coupe, puis on les replante à la queue leu leu sur une place bétonnée. Les arbres incarnent cette silencieuse présence : la merveille de la nature. Mais est-ce que quelqu'un se demande parfois comment ils se sentent ? Qu'ils nous offrent de l'ombre, des fruits, purifient l'air, et fassent office de paysage urbain, est une évidence. Mais comment les remercie-t-on pour tout ces services ?

Nous trouvons qu'ils méritent qu'on leur consacre plus d'intérêt et leur dédions notre prochain numéro qui paraîtra au tout début de l'été.
C'est à vous de jouer, chères lectrices et lecteurs, à vous de nous envoyer des idées d'article, des histoires d'arbres, des photos, des illustrations – ce qui vous vient à l'esprit sur ce sujet foisonnant. Nous nous réjouissons de recevoir vos propositions par courrier électronique info@vision2035.ch ou version papier à la rédaction : Rue du Haut 22, 2502 Biel/Bienne, jusqu'au 20 avril prochain.

Agglolac – Wie kam es zum Widerstand?

Wenn es nach den Bieler und Nidauer Behörden geht, soll mit «Agglolac» am Seeufer eine Überbauung entstehen, welche für 2000 Personen Platz bietet. Doch es macht sich Widerstand von allen Seiten breit. Wie kam es dazu und warum ist Agglolac so umstritten?

– – – – –
Manuel Schüpbach
– – – – –

Mit dem Projekt Agglolac soll in den nächsten Jahren auf dem ehemaligen Expo-Gelände am Bieler und Nidauer Seeufer ein Quartier für 2000 neue EinwohnerInnen entstehen. Damit dort aber auch wirklich einst Wohnungen gebaut werden, wird die Stimmbevölkerung der beiden Städte dem Projekt Ende 2019 erst zustimmen müssen. Noch vor einem Jahr gingen Erich Fehr (Stadtpräsident Biel) und Sandra Hess (Stadtpräsidentin Nidau) davon aus, dass diese Abstimmung problemlos zu gewinnen sei. Alle Ampeln stünden auf grün, liessen sie unisono an der Stadtratsinformation im Februar 2017 verlauten. Heute stellt sich heraus, dass dies blauäugig war.

Breiter Widerstand hat sich formiert

Unterdessen haben sich mit «Stop Agglolac» und «Zentralparc» zwei Komitees formiert, die sich gegen die geplante Überbauung wehren. Während «Zentralparc» eher linksalternativ geprägt ist, vereint «Stop Agglolac» VertreterInnen des gesamten politischen Spektrums. So ist es nicht überraschend, dass sich unterdessen auch die Parteien vermehrt kritisch äussern: Während die JungsozialistInnen und die SVP sich schon länger gegen Agglolac ausgesprochen hatten, haben Anfang Februar auch die Grünliberalen einen Grundsatzenscheid gegen das Projekt in seiner aktuellen Form gefällt. Weitere Parteien, wie z.B. Grüne und SP, zeigen sich gespalten. Nur die FDP steht ziemlich geschlossen hinter Agglolac. Spannend ist, dass sich vor allem auch die junge Generation gegen die neue Überbauung wehrt. So lehnen mehr als drei Viertel aller ParlamentarierInnen in Nidau und Biel unter 35 Altersjahren das Projekt Agglolac ab.

Agglolac war schon immer umstritten

Dieser Widerstand kommt nicht überraschend, wenn man die Entwicklung des Projekts seit 2009 betrachtet. Damals hatte Nidau mit dem «expo.park» ein Projekt im Köcher, das sich nicht nur als machbar erwies, sondern auch die Unterstützung der Bevölkerung genoss. Doch kurz vor der Abstimmung brachte der umtriebige damalige Bieler Stadtpräsident Hans Stöckli eine neue Vision ins Spiel. Anstelle des moderaten «expo.park» mit 25'000m² Bruttogeschossfläche solle neu auf 100'000m² ein «Klein-Venedig» entstehen. Politik und Medien nahmen die Vision erst mit Interesse auf, doch kritische Reaktionen folgten auf dem Fusse. So meinte Brigitte Deschwanden Inhelder, damalige Nidauer SP-Fraktionschefin: «Ich denke nicht, dass die Bevölkerung eine so grosse Überbauung gutheissen würde». Mario Cortesi äusserte sich im «Biel Bienne» noch pointierter: «Ein grosskotziges Agglolac statt ein innovativer Park zu vernünftigem Preis für alle Menschen, ein Wohnungskonglomerat statt Freiraum für die Bevölkerung und unsere Nachkommen auf der letzten unbebauten Fläche weit und breit.»

Kritiken werden ignoriert

Die Vision von Stöckli war jedoch nicht mehr aufzuhalten. So wurde der «expo.park» beerdigt und das Projekt Agglolac in Angriff genommen. Kritiken an Agglolac prallen an der Projektgesellschaft seither ab. Die Initiative Publilac, welche zum Ziel hatte die Freifläche am See hinter dem Bieler Strandbad zu schützen, wurde von den Behörden für ungültig erklärt. Beim Mitwirkungsverfahren wurden (nahezu) keine der Eingaben der über 300 Personen und Organisationen im Projekt berücksichtigt. Für Direktbetroffene, wie z.B. die Tennisclubs, die Pontoniere oder die Lago Lodge, welche der Überbauung weichen müssen, zeichnen sich momentan keine wirklichen Lösungen ab. Und auch den Forderungen des unterdessen entstandenen Komitees «Stop Agglolac» begegnete man nur mit sturer Ablehnung.

Grün- und Freiflächen gehen verloren

Was sind die wichtigsten Kritikpunkte? Ein erster Reibungspunkt sind die überrissenen Dimensionen des Projekts, das unterdessen 125'000m² Bruttogeschossfläche vorsieht. Verdichtetes Bauen wird nicht einfach nur mit möglichst viel Wohnungen auf engem Raum verwirklicht. Denn ein wichtiger Grundsatz des verdichteten Bauens ist, dass bestehende Naherholungsräume erhalten und neue geschaffen werden. Schliesslich benötigt eine wachsende Bevölkerung nicht nur mehr Wohn- sondern auch mehr Freiraum. Agglolac sieht heute zu wenig Grün- und Freiflächen für die breite Bevölkerung vor: Der kleine Grünstreifen zwischen Strandbad und Siedlung eignet sich bestenfalls als Spazierweg, die Flächen in den Häuserschluchten werden kaum für die Öffentlichkeit nutzbar sein und auch die Schwimmerwiese innerhalb des Bieler Strandbads wird dem Projekt weichen müssen.

Entzug der demokratischen Kontrolle

Weiter steht das Finanzierungsmodell unter Beschuss. Aktuell ist vorgesehen, die Bauparzellen an die Mobimo AG zu verkaufen, obwohl in Biel grundsätzlich Land nur noch im Baurecht abgegeben wird. Mit dem Verkauf wird Land der demokratischen Kontrolle der Bevölkerung entzogen, und von den künftigen Wertsteigerungen würde einzig die Investorin profitieren. Immerhin: Nach einem gemeinsamen Kraftakt von «Stop Agglolac» und den Nidauer und Bieler ParlamentarierInnen konnte erreicht werden, dass die Projektgesellschaft nun eine Abgabe im Baurecht prüfen muss. Ob diese Prüfung jedoch nicht zweckentfremdet wird, das Baurecht als nicht durchsetzbar darzustellen, ist völlig offen. Sandra Hess, Stadtpräsidentin von Nidau, liess hierzu verlauten: «Es geht uns darum, darzustellen, welchen Verzicht eine Abgabe im Baurecht bedeuten würde». Die Ergebnisse der Prüfung werden also mit Vorsicht zu geniessen sein.

Verdrängung der Kultur

Auch die schleichende Verdrängung der Bieler Kultur – welche sich insbesondere bei der Coupole abzeichnet – wird mit Agglolac fortgeführt. Das Expo-Gelände, auf welchem die Überbauung realisiert werden soll, wurde in den letzten Jahren für verschiedene kulturelle und sportliche Veranstaltungen genutzt. Zu erwähnen sind unter anderem «Cyclope», «Das Zelt», «Sonisphere», das eidgenössische Turnfest oder «BAR.». Das Bedürfnis, einen solchen Standort zur Durchführung ähnlicher Veranstaltungen zu nutzen, wird aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl sowie gleichzeitig abnehmender Freiräume nur noch zunehmen. Als offizielle Alternative schlägt die Projektgesellschaft die Tissot-Arena vor. KulturveranstalterInnen haben dafür jedoch nur ein müdes Lächeln übrig: Die Tissot-Arena sei für kleinere Veranstaltungen schlicht zu teuer, für grössere Veranstaltungen zu klein und vom Ambiente her in keinster Weise mit dem Seeufer vergleichbar. Doch eine Stadt braucht eine vielfältige Kultur, um für ihre Bevölkerung attraktiv zu bleiben; nur mit monotonen Hochbauten werden keine neuen EinwohnerInnen angezogen.

Was wir uns alles verbauen können

Die Kritiken zeigen, auf was sich das Projekt zurückbesinnen sollte, um die Akzeptanz der Bevölkerung und der Politik zu gewinnen. Es braucht keine riesige Überbauung, sondern ein Quartier, welches in erster Linie den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung entspricht. Verdichtung ist grundsätzlich zu begrüssen, doch führt diese alleine nicht zu Lebensqualität. Lebensqualität entsteht da, wo wir Möglichkeiten erhalten, uns zu begegnen und gemeinsam etwas zu gestalten – dazu gehören bewusst gesicherte und gestalte Freiräume. Vergessen wir nicht: Der generelle Erfolg des verdichteten Bauens hängt stark von der Akzeptanz entsprechender Projekte ab. Letzten Endes muss man sich bei Agglolac also nicht nur die Frage stellen, ob wir unser Seeufer wirklich so massiv verbauen und damit wertvolle Frei- und Grünflächen für die Bevölkerung verlieren wollen, sondern auch, was uns Agglolac sonst noch verbauen könnte.

Manuel Schüpbach (32) ist Unternehmer und Vize-Präsident der Grünliberalen Biel. Er lebt in einer WG in der Siedlung Waldrain der Bieler Wohnbaugenossenschaft.

Die Bieler Stadtentwicklung und das Seeufer

Betreibt das rote Biel weitsichtige und nachhaltige Stadtentwicklung? Eine Spurensuche über die letzten zwei Jahrzehnte lässt daran zweifeln.

– – – – –
Raphael & Adrian
– – – – –

Seit Ende der Neunziger wird in Biel massiv gebaut, in den Nullerjahren teilweise mehr als im deutlich grösseren Bern. Während anderswo Banken und Baulöwen den Markt aufteilen, ist es in Biel anders. Die Stadt besitzt ein Viertel aller Grundstücke auf Bieler Boden selbst. Seit langer Zeit betreibt sie eine aktive Liegenschaftspolitik und kauft und verkauft fleissig Land. Im Gegensatz zu anderen Städten ermöglicht dies einigermassen bezahlbare Grundstückpreise. Dieser liegt in in Biel bei etwa 500 Franken pro Quadratmeter. Die Stadt kann diesen Preis steuern, weil sie selber die grösste Grundstückbesitzerin ist. Ihr Handeln ist folglich strategisch.

Während es in der Zwischenkriegszeit um den Aufbau einer sozialistischen Zukunftsstadt ging, geht es heute darum, die Privatwirtschaft anzukurbeln. Es werden Investitionen angelockt: Einkaufszentren, Sportstadien, Autobahnen, Fabriken, Bürokomplexe, Wohnüberbauungen, Fachhochschulen. Das führt auch in Biel zu typischen Effekten: Die günstigste Kategorie Wohnraum verschwindet von der Landkarte und die Mieten steigen. Ein Teil der Bevölkerung wird so aus dem Zentrum vertrieben, und alternative, kulturelle Nischen verschwinden.

Wer schon länger in Biel wohnt, wird sich an einige der alten Häuser und Areale erinnern: Bielerhof, Drahtwerke, Pianofabrik und viele mehr. Das grosse zentrale Areal rund um den «Chessu» wird gerade überbaut und stellt den weiteren Betrieb des zum AJZ gehörenden Kulturraums durch ein angrenzendes Hotel und grosszügige Wohnungen in Frage. Eine Einsprache des AJZ gegen die Pläne ist in Bearbeitung.
Hinter dem Bahnhof wird das ehemalige Feldschlösschen-Areal einer Überbauung für den Swiss Innovation Park und des neuen Campus der Berner Fachhochschule (BFH) weichen. Das Mobimo-Projekt Agglolac soll auf der riesigen Freifläche direkt am See entstehen, insgesamt gehören den Gemeinden Biel und Nidau dort 120'000 Quadratmeter Boden. Aktuell verbleiben einzig das ehemalige Gurzelen-Stadion und der alte Schlachthof direkt neben dem Bahnhof in der bestehenden Form. Aber auch diese und umstehende Gebäude werden früher oder später Grossprojekten wie dem Autobahn-Westast respektive Überbauungen weichen müssen.

Am See ist noch Platz

Die Abteilung Stadtmarketing deklariert die verschiedenen Grossprojekte als sogenannte Entwicklungsschwerpunkte. Einer davon ist der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof/See. Er betrifft den ganzen Sektor zwischen dem See, dem Bahnhof und dem Nidauer Stadtzentrum. Historisch sind das Bieler und Nidauer Seeufer dünn bebaut. Gewichtige Gründe dafür waren die wirtschaftliche Ausrichtung Biels Richtung Saint Imier und La Chaux-de-Fonds, die Zunahme der Landfläche im Zuge der Absenkung des Seespiegels mit der Juragewässerkorrektur, die städtebauliche Abriegelung des Seeufers durch Eisenbahn und Autoverkehr und die Einzonung grosser Flächen als öffentlicher Raum – so etwa das Strandbad aus den 1920er-Jahren und die Uferpromenade/Strandboden aus den 1930ern, respektive 1970ern. Viele Flächen wurden auch industriell genutzt – so etwa jene hinter dem Bahnhof durch die Fabrik General Motors Switzerland von 1935 und jene an der Salzhausstrasse vom alten Schlachthof von 1877. Grosse Teile des Expo-Parks wurden einst ebenfalls industriell genutzt. Ab den 70ern schlossen viele Industriebetriebe. Ab den 90er-Jahren gab es grössere Offensiven zur Aufwertung dieses Sektors, aber auch eine Zunahme alternativer Nutzungen der leerstehenden Hallen. Der Masterplan von 1996 war der erste Richtplan, der für den Perimeter hinter dem Bahnhof neue Nutzungen vorsah. Seit damals wird dort massiv gebaut: Coop, Kommunikationszentrum, BFB (Bildung Fortbildung Biel), Residenz Au Lac, Wohnüberbauung Futura und nun der BFH Campus Biel/Bienne.
Erst 2013 wurde im Zusammenhang mit der Planung des A5-Westastes ein weiterer Richtplan verabschiedet. Das Gelände der Expo-Landesausstellung von 2002 wurde eingezäunt und liegt brach, weil Nidau und Biel sich gegen eine öffentliche Nutzung entschieden haben und bauen wollen.
Die Stadt Biel hat am See früh fast alle relevanten Grundstücke des Sektors aufgekauft. Sie hat damit nicht nur planungsrechtlich, sondern auch privatrechtlich eine strategische Position inne. Die Stadt wartet bis Investoren kommen, die im Sinne der Stadt bauen wollen. Dann verkauft sie oder gibt die Flächen in Baurecht ab. So kann die Stadt den Prozess fast zu 100% steuern. Obwohl mit der städtischen Entwicklung viel zusätzlicher öffentlicher und quasi-öffentlicher Raum geschaffen wurde (Bahnhofspassage, Walser-Platz, Schüssinsel), ist es unter dem Strich für die Mehrheit der Bevölkerung ein Verlust an Nischen, Kreativraum, Arbeitsplätzen und günstigem Wohnraum. Diese «Aufwertung» war und ist für viele BewohnerInnen eine Verdrängung. Zuerst gingen Industriearbeitsplätze verloren, weil der Schlachthof, GM und all die anderen ihre Produktion einstellten. Später ging es den alternativen und sozialen Nutzungen an den Kragen. Diese hatten sich in den leeren Fabrikarealen eingenistet: 1998 wurde die Schrottbar vom Feldschlössen-Areal verdrängt, 2010 wurde der Alkitreff lange ohne Ersatz abgebaut und das Jugendkulturprojekt X-Project wird bald ebenfalls aus dem Zentrum entfernt.

Stadt als Fadenzieherin

Hier sind nicht in erster Linie private Baulöwen, Immobilienfirmen oder Grossbanken die Hauptschuldigen. Es ist die Stadt Biel als Grundstückeigentümerin und Planungsautorität, welche die Fäden zieht. Die Privaten bringen zwar das Geld und bauen, aber die Stadt leitet alles in die Wege. Die Stadt führt auch die politischen Auseinandersetzungen gleich selber. Nebst dem A5-Westast ist Agglolac aktuell das grösste Projekt.

Weil im gesamten Stadtraum so viele Nischen und öffentlicher Raum verloren gingen, bleibt fast nur noch das Seeufer als Zone für Freizeit und Erholung übrig – und zwar weitgehend ungestört durch AnwohnerInnen. Während hinter dem Bahnhof glücklicherweise eher wenig Wohnraum gebaut wird, soll auf dem Expo-Gelände gerade dies gemacht werden. Die Freizeitachse Strandboden-Lago-Lodge-Hundemätteli ist damit ebenfalls ernsthaft bedroht. Erstens wird mit Agglolac der öffentliche Raum rund um den See massiv reduziert und zweitens kommt die verbleibende Freizeit-/Erholungsnutzung durch die zusätzliche Anwesenheit von Anwohnerinnen unter Druck. Das was an öffentlichem Raum noch übrig bleibt, wird also zum Vorgarten der Agglolac-Anwohner umgewandelt. Eine solche Stadtentwicklung hat nichts mit weitsichtigem und nachhaltigem Urbanismus zu tun. Agglolac ist reine Investorenarchitektur, die am Seeufer zum sozialen und kulturellen Kahlschlag führt.

Raphael und Adrian sind aktiv in der Gruppe Zentralparc und haben sich bereits im Vorfeld innerhalb der Gruppe Bienne Vivante für ein lebenswertes Biel eingesetzt.

Amener le village en ville

Il existe une multitude d'idées réalisables pour des formes d'habitations d'avenir. Agglolac n'en fait pas partie. Comparée avec des concepts durables tels que celui de «Redémarrer la Suisse», cette planification semble même désuète.

– – – – –
Lena Frank
trad. Anita Neuhaus
– – – – –

Un rapide salut au voisin, éventuellement quelques mots polis. « Comment vont les enfants ? » On se plaint du locataire du 3b. Tout au plus, on partage un verre de vin sur la terrasse.
Lors de la construction de nouvelles habitations, peu d'attention est accordée au voisinage. Cela pourrait en être autrement. Au lieu de se restreindre à une conversation sur le palier et à une fête de quartier occasionnelle, de nouvelles structures sociales et économiques pourraient émerger d'un voisinage. C'est la vision de l'association « Redémarrer la Suisse». Celle-ci en attend plus d'un voisinage. Pour former un voisinage, quelque 500 personnes serait idéal. Dans les groupes d'une certaine taille, les conflits pèsent moins lourd, sans que l'on perde en cohésion. On trouve tout pour l'approvisionnement de base dans le centre du voisinage.
Outre un magasin de quartier, un espace de rencontres et un restaurant, cela comprend aussi une crèche-garderie et un centre médical. Grâce à une collaboration avec une entreprise agricole, un fermier, issu de la périphérie, livre des légumes frais et de la viande. Les produits d'utilisation quotidienne doivent être accessibles à proximité. Pour les produits moins courants, par exemple des appareils électroniques, il y a des offres dans le quartier. Celui-ci est bien desservi par les transports publics. Grâce à un type de construction dense, peu de rues sont nécessaires.
Ainsi, une forme de vie durable, sociale et solidaire émerge et apporte en même temps l'immense avantage de simplifier la vie. Il s'agit de lier les bons côtés de la vie urbaine avec les qualités de la vie à la campagne et ceci de manière durable. Alors on réussit à amener le village en ville.

Une utopie d'avenir

Le concept de « Redémarrer la Suisse » est une utopie qui a de l'avenir. Plusieurs groupements en Suisse ont d'ores et déjà intégré cette vision dans des projets concrets. Par exemple, la coopérative de construction et d'habitation zurichoise NeNa1 a pour but de transformer ses lotissements d'habitations anonymes en des voisinages multifonctionnels. Par ce biais, la coopérative veut stopper l'étalement urbain et réduire le stress de la mobilité individuelle. De tels voisinages visent à lier écologie, qualité de vie et un confort augmenté. La coopérative de construction et d'habitation LeNa a été fondée en 2015 à Bâle et veut également construire selon la philosophie de « Redémarrer la Suisse ». Elle se promet plus de confort et d'efficacité en créant des synergies. L'erreur classique d'un gaspillage d'espace et d'énergie causé par une utilisation dispersée peut être évitée dans un voisinage social et écologique. Un nouveau centre plein de vie et une infrastructure commune émergent ainsi.
L'idée est également parvenue en Suisse romande. Sous le nom « voisinage 2300 », 500 personnes désirant participer à un tel projet sont recherchées à La Chaux-de-Fonds.

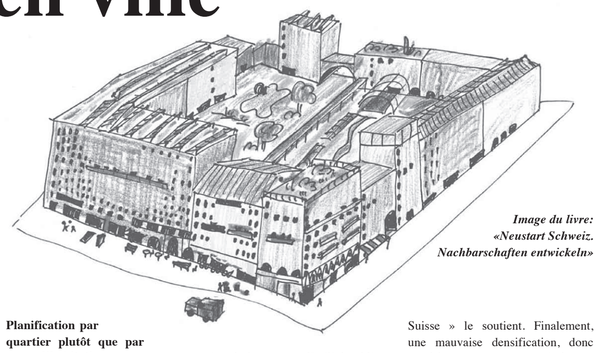


Image du livre: «Neustart Schweiz. Nachbarschaften entwickeln»

Planification par quartier plutôt que par zones d'habitations

La planification de Agglolac semble rétrograde comparée avec la vision de « Redémarrer la Suisse ». Toutefois, sur le site web de la société de projet, deux images sautent immédiatement à l'œil : sur l'une d'elles, un idyllique morceau de guitare joué sur le débarcadère, sur l'autre, des skateboarders qui virevoltent dans le port. Ils sont tous jeunes, branchés, créatifs et sportifs, exactement comme les slogans « Scène libre pour le quartier du lac », « Diversité dans le quartier du lac » ou « Promenade sans frontière ». L'impression que Agglolac est là pour tous et toutes s'impose. En réalité, ici on veut bâtir pour un segment de prix supérieur. Que l'espace entre les constructions puissent ainsi être utilisé publiquement, comme c'est le cas jusqu'à présent, semble irréaliste.
Le fait que Agglolac vise le haut de gamme apparaît tout particulièrement lorsque le thème de la construction de logements d'utilité publique est abordé. Dans le projet Agglolac actuel, une part de 15% est prévue pour de tels logements. Mais aucun engagement ferme pour la mise en œuvre de cette promesse n'est mentionné. En tout cas, dans le plan sur la modification partielle du règlement de base du droit de construction, on ne trouve aucun terrain à bâtir en lien avec une restriction d'utilisation en faveur de ce type de logements. De plus, il est douteux que des coopératives d'habitation puissent véritablement supporter les contraintes financières du concept actuel. Il est à craindre que des habitations à prix abordables ne restent qu'un vœu pieux de la société de projet.

À eux seuls, ces deux points démontrent qu'il y a un grand besoin d'amélioration du projet. Sur les berges du lac de Bienne, nous nous trouvons aujourd'hui à des lieues d'un voisinage durable et porteur d'avenir tel que « Redémarrer la Suisse » le soutient. Finalement, une mauvaise densification, donc un échec, comme ce serait le cas pour Agglolac, fait aussi barrage aux bonnes démarches. Il faut une planification par quartier plutôt que par zones. De plus, ce projet de construction menace un des seuls espaces de repos biennois. Réfléchissons à deux, voire à trois fois, à ce que nous souhaitons faire de nos précieuses rives. Une chance unique de mettre en forme le lac de manière attractive s'offre ici. Faisons mieux, pour la population, pour Bienne, pour Nidau.

Lena Frank, 28 ans, est conseillère de ville pour les Verts à Bienne et habite dans une zone d'habitation densifiée intergénérationnelle de la fondation Abendrot.

Diesen Text gibt es auch auf deutsch, auf: www.vision2035.ch

Un parc public au lieu de Mobimo & Agglolac

Jardin pour riches au lieu d'un espace de repos pour tous: l'entreprise immobilière Mobimo projette la construction d'un quartier au bord du lac, à deux pas de la gare. Mais la résistance s'organise.

– – – – –
Groupe Zentralparc
trad. Emmanuelle Houlmann
– – – – –

Que faire d'un terrain de 160'000 m² situé au bord du lac et à quelques minutes de la gare de Bienne? Cette surface plus ou moins non utilisée depuis la fin d'Expo.02 pourrait, par exemple, être rattachée aux autres zones de détente environnantes allant de Fenis au canal de Nidau. Cependant, c'est un tout autre projet que le groupe Agglolac, composé des communes de Bienne, Nidau et du groupe immobilier Mobimo, sont en train de planifier. La majorité des surfaces sont destinées à être vendues à Mobimo et seront ainsi commercialisées. Les plans prévoient une construction assez dense avec des bâtiments de plusieurs étages et une tour de 70 mètres qui borde le lac.
Cela aurait une influence massive sur la surface très appréciée du « Hundemätteli » et de la plage de Bienne. Le premier deviendra une plage ripolinée et stérile pendant que la seconde sera fondamentalement réduite et reléguée à un lieu de passage.

Utilisation pour les loisirs au lieu de conflits d'utilisation

Depuis le début du soi-disant processus participatif lancé par Agglolac en 2014, un groupe de personnes de tous horizons s'engage pour éviter que ce terrain soit abandonné à Agglolac. Notre projet se nomme «Zentralparc» car notre vision est de créer un parc pour tous, à l'image du poumon vert de New York.

Le projet Agglolac changerait radicalement le visage du bord du lac. Au lieu d'un lieu proche où l'on peut se mettre au vert, un nouveau quartier s'imposera et, avec lui, des conflits d'utilisation déjà prévisibles. Au lieu d'aller dans l'intérêt de la population de Bienne, Nidau et environs, ce projet les privera d'un bel endroit public et réduira drastiquement leur qualité de vie.

Nous ne sommes pas opposés à l'idée que des bâtiments d'habitation soient réalisés le long de la Schneiderstrasse et nous sommes aussi d'avis qu'il faudrait densifier le tissu urbain. Cependant, nous nous opposons à des constructions qui colonisent le bord du lac et à la privatisation d'un sol qui devrait appartenir à tous, cela au profit d'un géant immobilier qui n'a que le profit en tête.

Les risques reportés sur les contibuables

Sous ses airs de belle affaire, le projet Agglolac présente de nombreux problèmes. Bien que les 70'000 m² qui doivent être vendus à Mobimo pour la construction appartiennent à la commune de Nidau, les 83'000 m² environnants appartient à la commune de Bienne. Le chantier obligera les deux communes a éliminer tous les déchets toxiques industriels qui se trouvent encore dans les sols, à entreprendre des fouilles archéologiques pour préserver, comme le canton de Berne le recommande, les restes des civilisations lacustres. De plus, l'arrivée de nouveau habitants dans cette zone demandera la mise en place de toute une infrastructure telles que des routes, assez de place dans les écoles, jardin d'enfants et crèches environnantes. Des 110 millions de recette que l'on retirera de la vente du terrain, il ne restera finalement pas grand chose.

Mais cela n'est pas le problème de Mobimo. Dans les contrats signé avec ses partenaires, la plus grande entreprise immobilière de Suisse se dédit toujours de toute responsabilité financière concernant ce type de coûts. Cela représente un grand risque, car non seulement ces frais supplémentaires sont difficiles à estimer mais ils vont retomber uniquement sur les épaules des contribuables de Bienne et Nidau.
Même si la résistance au projet était tiède au début, de plus en plus de groupes se créent pour le combattre plus ou moins directement. Dans les partis politiques également on peut observer des dynamiques qui ont des influences sur le projet. A Bienne, en novembre 2017, le Conseil de ville a accepté une motion qui fait primer en droit de superficie sur la vente des terrains de la ville. Ceci contraint Agglolac de clarifier ce que signifierait pour le projet d'obtenir un permis de construire et repousserait ainsi d'un an la votation qui devait le faire adopter. Ce qui veut dire que le peuple ne votera pas avant fin 2019 sur cette question.

Dans le meilleur des cas, la taxe pour le droit de superficie rendra le projet financièrement inintéressant pour Mobimo. Et au pire, cela n'est que partie remise et nous devrons effectivement voter sur la question d'une vente du terrain. C'est pourquoi avec notre alternative « Zentralparc » il est important de développer des alternatives qui montrent comment pourraient être utlisés les terrains qui bordent le lac.

Un parc design et sans vie n'est pas une option

Les populations de Bienne, Nidau et des communes environnantes sont en constante croissance. Par conséquent, il faudra à l'avenir pas moins mais plus de surfaces de détente. C'est pourquoi cette partie du lac proche de la ville devrait impérativement rester d'usage public. Nous ne voulons pas d'un parc design où toute utilisation est réglementée mais plutôt un lieu avec beaucoup d'arbres et peu d'éléments fixes pour permettre une utilisation plus flexible au gré des initiatives individuelles - urban gardening, paradis pour les enfants, cirques, concerts et manifestations sportives. Ce type d'utilisation ne demande pas des millions d'investissement comme la ville Bienne a l'habitude de dépenser quand elle investit dans la réalisation de lieux publics.

Notre idée vise le long terme et c'est une gageure pour nous de préserver un espace public au bord du lac pour les générations futures. Le développement urbain de Bienne ne peut, pour des raisons géographiques, se développer davantage que sur la rive droite du lac, la rive gauche étant limitée par sa topographie. Un « Zentralparc » à cet endroit deviendra rapidement le poumon vert central d'une agglomération bien plus grande que ce que nous connaissons aujourd'hui.

Notre groupe s'engage avec conviction contre la vente du terrain à Mobimo. Avec le recul de la votation populaire, nous avons gagné un peu de temps pour proposer des alternatives crédibles. Comment vous représentez-vous notre « Zentralparc »? Nous souhaitons profiter de l'été pour organiser des workshops auxquels tous et toutes sont invités à participer.

Ils sont maintenant engagés dans le groupe « Central Parc » pour trouver une alternative à Agglolac.

Plus d'informations:
http://www.zentralparc.ch

Diesen Text gibt es auch auf deutsch, auf: www.vision2035.ch

Mariann, Raphael et Adrian étaient déjà actifs dans le groupe « Bienne vivante » pour le développement d'une ville où il fait bon vivre.

Mobimo

Avec une valeur boursière de 1,6 milliard de francs, Mobimo est l'un des géants immobiliers de Suisse. Pour gagner la sympathie du public, Mobimo inverstit énormément d'argent dans son marketing. L'entreprise se vend comme „amie de la population“ en procédant avec des mesures « participatives » dans ses processus de planification. Mais il faut garder à l'oeil qu'en tant qu'entreprise cotée en bourse, Mobimo est 100% orientée profit. Ce qui veut dire briguer les meilleures endroits pour construire des appartement exclusifs pour quelques privés aisés.

Der Mausefallenvertrag

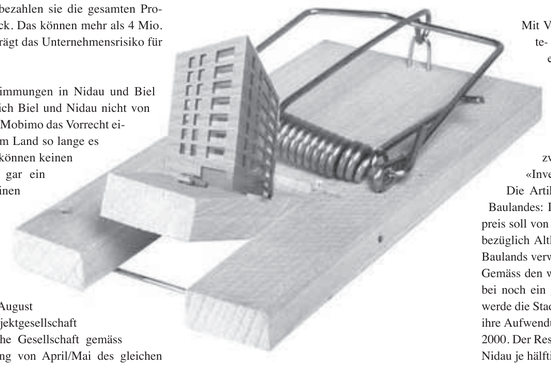
Wer steckt hinter dem Vorantreiben der geplanten Grossüberbauung beim Strandbad Biel? Anmerkungen zur Projektgesellschaft Agglolac.

— — — — —
Uwe Zahn, Claude Marbach
— — — — —

Bei jedem Vertrag ist eine wichtige Frage, wie er zu Ende gehen oder allenfalls gar aufgelöst werden soll. Die Projektgesellschaft Agglolac ist mit einem Vertrag[1] geregelt, der höchst interessante Auflösungsvarianten vorsieht:

• Wenn die Volksabstimmungen in Nidau und Biel negativ ausfallen und sich die beiden Städte von Mobimo[2] trennen wollen, bezahlen sie die gesamten Projektaufwendungen zurück. Das können mehr als 4 Mio. Franken sein. Somit beträgt das Unternehmensrisiko für Mobimo Null.

• Wenn die Volksabstimmungen in Nidau und Biel negativ ausfallen und sich Biel und Nidau nicht von Mobimo trennen, bleibt Mobimo das Vorrecht einer Bebauung auf diesem Land so lange es das will und die Städte können keinen anderen Investor oder gar ein eigenes Projekt (z.B. einen Park am See) ins Auge fassen.



Die Gesellschaft und ihre Aufgaben

Mit Vertrag vom 20. August 2013 wurde die «Projektgesellschaft AGGLOlac» als einfache Gesellschaft gemäss der Planungsvereinbarung von April/Mai des gleichen Jahres vereinbart. An dieser sind die Städte Biel und Nidau und der Investor Mobimo beteiligt.
Aufgabe dieser Gesellschaft ist die Vorbereitung der planerischen und rechtlichen Grundlagen einer Bebauung des ehemaligen Expoareals am See im Sinne der Projekte Agglolac. Zu diesen Aufgaben gehören insbesondere die Durchführung des Ideenwettbewerbs, eine Testplanung und der Vorschlag detaillierter Bauvorschriften sowie allfällige Abklärungen bezüglich Altlasten und notwendiger öffentlicher Infrastruktur. Aufgabe dieser Projektgesellschaft ist auch die Information der Bevölkerung über den Stand der Abklärungen und Arbeiten damit ihr ermöglicht wird, Stellung zu nehmen.
Das Lenkungsgremium setzt sich gemäss Darstellung vom 16. Januar 2018 im Internet zusammen aus: Sandra Hess, Stadtpräsidentin Nidau; Bachmann Christian, Vize-Stadtpräsident Nidau; Erich Fehr, Stadtpräsident Biel; Silvia Steidle, Finanzdirektorin Biel; Christoph Caviezel und Andreas Hämmerli, beide Mobimo. Das Lenkungsgremium hat die Oberaufsicht über die Gesellschaft.
Die eigentliche Projektleitung obliegt Stefan Ochsenbein, Stadtschreiber Nidau; Beat Bommer, Liegenschaftsverwalter Biel; Florence Schmoll, Stadtplanerin Biel; Jürg Mosimann und Claudia Siegle, beide Projektentwickler bei Mobimo.

Die Finanzierung der Projektgesellschaft

Die Regelung der Finanzierung dieser Projektgesellschaft stellt ein Lehrstück in Sachen sogenannter Partnerschaft zwischen öffentlichen Institutionen und privaten Unternehmen dar (neudeutsch genannt PPP, das heisst public private partnership). Sie ist festgehalten in der «Planungsvereinbarung zwischen Nidau/Biel und Mobimo» vom April/Mai 2013.

Mobimo leistet eine Einzahlung von 4 Mio. Franken an die Projektgesellschaft. Davon werden 1.5 Mio. auf ein Sperrkonto überwiesen, was für die Entschädigung der Vorleistungen der Städte Biel und Nidau in der Höhe von je 750'000 Franken bestimmt ist. Die Stadt Biel gibt zudem noch das Preisgeld des Kantons für den Wettbewerb «Entwicklungsschwerpunkt» im Betrag von 200'000 Franken ein. Die Projektgesellschaft verfügt somit für alle ihre Aufgaben über ein Startkapital von 2.7 Mio. Franken. Sofern die wirklichen Kosten diesen Betrag übersteigen, schiessen Mobimo einerseits und die beiden Städte andererseits je die Hälfte der Zusatzkosten ein. Dabei gehen die Beiträge von Biel und Nidau bis maximal zu den genannten 1.5 Mio. Franken vom Sperrkonto, womit sie im gleichen Mass auf die Rückzahlung ihrer oben genannten planerischen Vorleistungen verzichten. Sofern die Kosten der Projektgesellschaft noch weiter ansteigen und gar den Gesamtbetrag von 4.2 Mio. Franken (Beitrag Mobimo und Stadt Biel) übersteigen, ist der weitere Mehraufwand von Mobimo allein zu tragen.

So weit so gut. Nun kommt der Hammer: Falls sich bei einem negativen Ausgang der Volksabstimmungen in Biel und Nidau über die Zonenplanänderung, respektive den Landverkauf, die beiden Städte von Mobimo trennen wollen, bezahlen sie die Einlage von 4 Mio. Franken plus allfällig durch Mobimo getragene Zusatzkosten der Mobimo zurück! Das heisst, das finanzielle Risiko von Mobimo wird bei einem Abbruch der Übung von der öffentlichen Hand getragen.

Somit hat Mobimo ein Interesse daran, dass die Projektgesellschaft einen spürbaren Aufwand betreibt um die Bevölkerung vom Projekt zu überzeugen (grosszügige Honorare für Studien, Wettbewerbe, Expertisen usw. sowie publizistischen Aufwand mit ganzseitigen Inseraten, oder gar Sonderausgaben von Gratiszeitungen) weil damit im Abstimmungskampf mit einem hohen Verlust für die Städte Biel und Nidau gedroht werden kann.

Das wirft Fragen auf

• Wurden diese Vereinbarungen absichtlich zu Gunsten der Mobimo abgeschlossen, damit die Stimmbürger/innen mit hohen Ausstiegskosten zu einer Zustimmung genötigt werden?

o Falls ja: Gibt es eine Haftungspflicht für von der Behörde und von Politikern unsorgfältig abgemachte Verträge? Gibt es irgendwo den Begriff von Verschleuderung öffentlichen Guts?

o Falls nicht absichtlich gemacht: Gibt es keine Form von Verantwortung, wenn Politiker/innen derartige Verträge abschliessen?

• Warum gewährte die Stadt Biel den langjährigen und bewährten Bieler Wohnbaugenossenschaften, die sich für eine Bebauung des Gurzelenareals bewarben keine derart weitgehende Mitwirkung bei der Gestaltung der Planungsgrundlagen?

• Wie viel Geld hat die Projektierungsgesellschaft zum jetzigen Zeitpunkt oder per Ende 2017 schon ausgegeben?

• Wie ist die Einsichtnahme der Öffentlichkeit in die Dokumente dieser gewichtigen halböffentlichen Gesellschaft gewährleistet?

Claude Marbach, dipl. Architekt HTL BSA SIA
Uwe Zahn, dipl. Ing. ETH

[1] Die Vereinbarung und der Gesellschaftsvertrag können hier im Internet eingesehen werden: https://www.agglolac.ch/assets/download/130530-Planungsvereinbarung-mit-Unterschriften-Staedte.pdf
https://www.agglolac.ch/assets/download/130826-Gesellschaftsvertrag-unterzeichnet.pdf

[2] Der besseren Lesbarkeit halber werden sowohl die Firma Mobimo Management AG als auch die Mobimo AG selber einfach als Mobimo bezeichnet. Der kleine juristische Unterschied ändert nichts Wesentliches an den Aussagen

[3] https://www.agglolac.ch/assets/download/130617-Vereinbarung-Werte-Risikoausgleich-mit-Unterschriften-Staedte.pdf

[4] Die Ausnützungsziffer besagt, wie viele Quadratmeter Wohnfläche pro Quadratmeter Land gebaut werden dürfen. Je höher sie ist, umso höher werden auch die Gebäude.

Land an bester Lage am Bielersee für Fr. 45.–/m² ?

Wer den Vertrag[3] zwischen Biel/Nidau und Mobimo[2] zum «Werte und Risikoausgleich» liest und dabei noch weitere Dokumente und einen Taschenrechner benützt, kommt auf einen Nettoverkaufserlös von bestenfalls 45 Franken pro Quadratmeter Land für die beiden Städte. Wie ist das möglich?

Anmerkungen zum Verteiler des Kauferlöses Agglolac

— — — — —
Uwe Zahn, Claude Marbach
— — — — —

Mit Vertrag von April/Mai 2013 wird der «Werte- und Risikoausgleich zwischen den Grundeigentümern und die Modalitäten für die Bereitstellung des Baulandes» zwischen den Städten Biel/Nidau und der Mobimo geregelt. Das knapp 9 Seiten umfassende Dokument stellt ein Lehrstück dar für die Verteilung von Aufwendungen und Ertrag zwischen der öffentlichen Hand und privaten «Investoren».
Die Artikel 8 bis 11 regeln die Vorbereitung des Baulandes: Der von Mobimo zu bezahlende Verkaufspreis soll von den beiden Städten für alle Aufwendungen bezüglich Altlasten, Archäologie und Erschliessung des Baulands verwendet werden.
Gemäss den weiteren Artikeln der Vereinbarung soll dabei noch ein gewisser Überschuss bleiben. Von diesem werde die Stadt Biel vorab 7 Mio. Franken abzweigen für ihre Aufwendungen beim Kauf des Bodens etwa im Jahr 2000. Der Rest des Überschusses wird zwischen Biel und Nidau je hälftig geteilt.
Falls der Verkaufspreis nicht alle genannten Aufwendungen deckt, gehen die weiteren Kosten vollumfänglich zu Lasten der Stadt Nidau. Dabei ist genau genommen erst von einem Teil der Aufwendungen die Rede. Nur als Beispiel: Wenn am See rund 1200 Wohnungen entstehen, darf vermutet werden, dass mindestens 600 Kinder und Jugendliche dort wohnen werden, die irgendwo zur Schule gehen werden. Bei einer Klassengrösse von 25 Kindern bedeutet dies rund 24 neue Schulzimmer, die noch gebaut und bezahlt werden müssen.

Was geschieht mit den 110 Mio. Franken Verkaufserlös?

Gemäss der von Mobimo vorgelegten Kaufpreisofferte vom 23. Februar 2012 sollen auf den rund 35'500 Quadratmetern bebaubarem Land rund 120'000 m2 Bruttogeschossfläche (BGF) entstehen, was bei einem Durchschnitt von 100 m2 pro Wohnung 1'200 Wohneinheiten entspricht. Der Kaufpreis wurde mit 917 Franken pro m2 BGF genannt, was ein Total von rund 110 Mio. Franken ergibt. Auf den ersten Blick gibt das den stolzen Verkaufspreis von fast 3'100 Franken pro Quadratmeter Bauland. Das klingt schon bald nach New Yorker Preisen. Und eine Ausnützungsziffer[4] von 3.38 scheint immerhin den immer wieder genannten Anforderungen von «Verdichten» zu entsprechen.
Sobald der Verkaufspreis mit dem gesamten von Nidau und Biel für das Projekt Agglolac am See zwingend ins Spiel gebrachten Land (Uferzone, Strassen, Hafen usw.), nämlich 153'850m2, verglichen wird, beträgt der Verkaufserlös nur noch 715 Franken pro Quadratmeter.
Zum Vergleich: Als sich die Bieler Wohnbaugenossenschaften für die Bebauung des Gurzelenareals interessierten, wurden 812 Franken pro Quadratmeter als oberer Grenzwert für gemeinnützigen Wohnungsbau errechnet. Das war der Stadt Biel viel zu wenig. Und der Baurechtsvertrag am Fabrikgässli zwischen der Genossenschaft FAB-A und Biel legt 1'035 Franken pro Quadratmeter (!) als zu verzinsender Landwert fest. Wohlgemerkt: Land, das nach Ablauf des Vertrags wieder an die Stadt Biel zurückfällt (!!).

An dieser Stelle kommen nun noch die Auslagen für Biel und Nidau in Abzug. Dazu gibt es im Mitwirkungsbericht des Projekts Zahlen, beruhend auf einer Berechnung der Wirtschaftlichkeit im Herbst 2015. Zunächst werden zusätzliche, nicht genauer umrissene, Einnahmen in der Höhe von 9 Mio. Franken ausgewiesen. Dem gegenüber stehen Aufwendungen von fast 108 Mio. Franken. Darin enthalten eine Reserve von 9,6 Mio. Franken (die genau genommen gegen Artikel 12 der Vereinbarung verstösst, der eine Reserve von 20% des Verkaufserlös vorschreibt) und die Rückerstattung des Kaufpreises an Biel im Betrag von 7 Mio. Franken. Somit verbleiben 91,4 Mio. effektive Aufwendungen. Darin sind inbegriffen:

• Beispielsweise «Altlasten» mit 5,6 Mio. Franken. Was, wenn hier ein unerwarteter Mehraufwand entsteht wie bei der Sanierung des Gaswerkareals, die mit 20 Mio. Franken mehr als doppelt so teuer wie geplant ausfiel?

• Beispielsweise «öffentliche Infrastruktur»: Die öffentliche Erschliessung – das sind Strassen, elektrische Leitungen, Wasserleitungen und was sonst dazu gehört – sowie übrigens einzelne Erschliessungsstrassen innerhalb des bebauten Gebiets (ja, so steht es in den Verträgen!) sind ebenfalls vom Verkaufspreis zu bezahlen. Hier werden 50,7 Mio. Franken ausgewiesen. Wobei allenfalls vorhandene andere öffentliche Gelder aus den dafür vorgesehenen Spezialfonds beigezogen werden sollen.

• Beispielsweise Archäologie: Der genannte Bericht weist 12,5 Mio. Franken Aufwand aus. Gemäss Bieler Tagblatt vom 10. Juni 2016 werden die archäologischen Aufwendungen auf 28 Mio. Franken geschätzt. Daran sollen der Bund und der Kanton etwas beisteuern. Also sollen auch in diesem Bereich weitere öffentliche Gelder beigezogen werden, die bis heute noch gar nicht in der Rechnung erscheinen.

Auf Grund des heutigen Zeitplans ist ein Baubeginn frühestens im Jahr 2022 möglich. Es darf mit gutem Gewissen angenommen werden, dass es noch etwas länger dauern wird und somit die im Jahr 2015 geschätzten, oben mit 91,4 Mio. Franken bezifferten, Aufwendungen um gute 15% zunehmen werden und somit rund 105 Mio. Franken betragen werden. Damit wird die Rechnung bestenfalls wie folgt aussehen:

Verkaufserlös	110'000'000 Franken
«Diverse Erträge»	9'000'000 Franken
Total Ertrag	119'000'000 Franken
Total effektive Aufwendungen	105'000'000 Franken
Rückzahlung Landwert an Biel	7'000'000 Franken
Total Aufwendungen	112'000'000 Franken
Nettoerlös	7'000'000 Franken

Dies ergibt für die von den beiden Städten gesamthaft eingesetzten Landfläche von 153'8500 Quadratmetern einen Nettoerlös von rund 45 Franken. Dabei sind die oben erwähnten sonstigen Mittel aus der öffentlichen Hand (Spezialfonds, Kantons- und Bundesbeträge) noch gar nicht mitgerechnet. Und was noch gravierender ist: Wenn am Schluss weniger Wohnfläche gebaut werden sollte, sinkt der Verkaufserlös rapide: Bei nur 10% weniger Bruttogeschossfläche gibt es nur noch 99 Mio. Franken und dann kippt die obige Rechnung in reine Subvention um.

Das alles wirft Fragen auf

• Es wird immer mit den zukünftigen Steuererträgen argumentiert: Wie hoch werden diese eingeschätzt? Werden an dieser Wohnlage Steuerzahler oder nur Steueroptimierer (oder gar Zweitwohnungsbesitzer wie gegenüber am See?) angezogen?

• Wie sehen die entsprechenden jährlichen Unterhaltskosten der Infrastruktur und der Uferflächen im Vergleich zu den Steuereinnahmen aus?

• Darf eigentlich die Stadt Biel mit ihrem Teil des Erlöses aus dem Verkauf Infrastrukturkosten auf Nidauer Boden bezahlen? Oder wird dies über ein Darlehen geschehen, womit alle Kosten in Wirklichkeit Nidau aufgebürdet würden?

• Wie gedenkt Nidau den zu erwartenden Neubau von Schulraum zu finanzieren – oder bleibt am Schluss nur noch die Fusion mit der Stadt Biel übrig?

• Rein theoretisch könnte Mobimo sehr viel weniger Wohnfläche bauen, sogar irgendwelche wenige Luxusbauten aufstellen – wie wird das verhindert?

• Es wird immer wieder behauptet, es seien 15 % der Wohnflächen für Genossenschaften reserviert. Sind damit einfach Genossenschaften als Rechtsform oder sind damit gemeinnützige Wohnbauträger gemeint? Falls zweites: Sind weitere Aufwendungen der Städte für die entsprechende Unterstützung der entprechenden Bauträger geplant, denn ohne diese ist gemeinnütziger Wohnungsbau bei einem Kaufpreis von 917 Franken pro Quadratmeter Wohnfläche nicht möglich.?

• Ist das ganze Projekt nicht letztlich als eine Art von Wirtschaftsförderung in Form von Neubauförderung, also eigentlich subventionierter Wohnungsbau, zu betrachten?

• Kann davon ausgegangen werden, dass das finanzielle Risiko nur von den Städten Nidau und Biel getragen wird?

Remettre le vivant au cœur des villes

« Aller au travail à pied ou en vélo sans risquer de se faire écraser par un véhicule, marcher le long d'une rue bordée d'arbres et de façades attrayantes, s'arrêter sur une place publique pour lire et y croiser des amis par hasard, voilà à quoi pourrait ressembler une ville à échelle humaine. » Jan Gehl

— — — — —
Melanie Meier
— — — — —

Depuis le 1er mai 2014, la révision de la loi fédérale de l'aménagement du territoire (LAT), acceptée en votation populaire en mars 2013, est entrée en vigueur. Cette révision de loi a pour but d'assurer une utilisation mesurée du sol. Les villes sont donc amenées à repenser leur planification au travers du prisme de la densification. Si les enjeux de la densification sont clairs : moins d'étalement urbain, moins de mitage du territoire, utilisation optimale des ressources territoriales et par conséquent moins de déplacements et optimisation des ressources en général, les questions de la qualité de vie dans des zones densément construites sont moins évidentes. Densifier, construire à l'intérieur du milieu bâti pour répondre à la pression exercée sur le territoire, ainsi qu'à la demande croissante de logements, des notions qui inquiètent la population. Est-ce possible de conserver une qualité urbaine dans les villes densément planifiées ? Comment y parvenir ? Quelles sont les conditions qui permettent d'obtenir cette qualité dans un quartier à forte densité ?
Il n'y a pas de recette toute faite pour bâtir une ville agréable, mais si les quartiers se développent de manière harmonieuse, il en ira de même des communes et des villes.

Dans la publication « Quartiers durables en bref » de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et Office fédéral de l'énergie (OFEN), les objectifs sont bien définis: «pour proposer une gestion durable du sol, il est nécessaire de densifier le milieu bâti, mais sans pour autant en altérer la qualité. La mobilité douce, l'efficacité énergétique, la réduction de la consommation des ressources, le maintien de la biodiversité, la mixité fonctionnelle et sociale, la présence d'espaces publics facilitant les rencontres et la détente sont autant de composantes qui vont contribuer à créer un cadre de vie durable».

Une ville qui respire

Malheureusement, bien trop souvent les espaces publics des quartiers densément construits se résument aux rues et aux chemins qui les desservent. L'absence de place ou de jardin public génère un appauvrissement des relations sociales. Les quartiers « monofonctionnels » obligent les gens à se déplacer pour travailler, se ravitailler, se divertir et créent des quartiers (ou cité-dortoir) « morts ».
Afin d'accompagner la réalisation de nouvelles constructions, il est impératif de trouver une juste répartition entre espaces bâtis et non-bâtis. La ville a besoin de souffle, d'espaces de respiration correspondant à la densité de ses constructions. La densification consciente et qualitative doit d'abord passer par un équilibre optimal entre le « plein et le vide ». Un espace public réussi suppose bien entendu une spatialité adéquate ainsi qu'une situation idéale dans la configuration du quartier. La centralité d'un espace public par rapport aux diverses activités et aux acteurs potentiels est un gage de réussite pour drainer la population et créer ainsi du lien social. Mais cela ne saurait suffire.

Une ville propice aux rencontres

L'aménagement qualitatif des espaces publics est indissociable d'une densification réussie. Des activités fédératrices doivent pouvoir prendre place dans les espaces mis à disposition de la population. Les aménagements eux-mêmes exercent un pouvoir sur la cohésion sociale. Les espaces ludiques pour enfants donnent lieu à des discussions entre parents. Un terrain de sport (quel qu'il soit : foot, basket, beach-volley, pétanque ou autre) incitera les adeptes à se retrouver et à se rencontrer. Mais plus simplement des arbres fruitiers peuvent donner lieu à des cueillettes communes et même pourquoi pas à des ateliers de cuisine en extérieur. La mixité des utilisateurs obtenue par des espaces adaptés favorisera la rencontre et l'entretien des liens sociaux. Afin d'assurer que les espaces publics soient réellement utiles et utilisés, ils doivent être pensés pour et, dans la mesure du possible, par ses habitants.

Une ville avec un climat sous lequel il fait bon vivre

Le bétonnage intempestif mêlé à l'éradication de toutes herbes poussant spontanément (sous couvert de la « propreté suisse ») réduisent la biodiversité à néant. Des espaces qui respirent, c'est bien. Des poumons verts, c'est encore mieux. Si les espaces verts sont reconnus comme apaisants et que les arbres réduisent significativement le taux de CO2, ils sont également très efficaces contre les îlots de chaleur urbain. En effet, la quantité de rayonnement solaire réfléchi par la surface terrestre (appelée albédo), dépend de la matérialité du sol et de sa couleur. Plus le rayonnement absorbé par la surface est important plus la surface chauffe. Les objets noirs, tels que l'asphalte, ont une valeur albédo faible, absorbent donc une grosse partie des rayons du soleil et se réchauffent fortement. Les espaces verts réduisent l'effet albédo créé par le bitume. Les arbres quant à eux font non seulement de l'ombre mais refroidissent également l'air par évaporation lors de la transpiration des feuilles. Ils agissent alors comme de réels climatiseurs pour la ville.

Une ville vivante

Les espaces verts et les plantations agrémentent agréablement les villes. Mais une attention particulière doit encore être accordée à la biodiversité, à la nature en ville et à la perméabilité des sols. Car si les aménagements améliorent le cadre de vie des habitants, ils peuvent également être favorables à la petite faune. Préserver les espaces naturels existants et les relier entre eux au moyen de corridors écologiques permet à différents biotopes de se développer aussi en milieu bâti. Actuellement, les plantations exotiques, voire invasives, ont encore trop souvent leur place. Il est grand temps de remettre le vivant au centre de la ville.

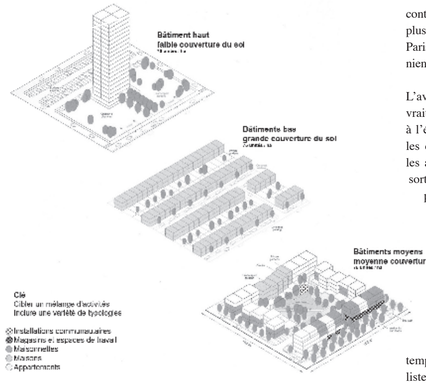


Illustration :«Towards an Urban Renaissance», The Urban Task Force

Une ville saine

Dans son livre « Cities for People » (Island Press, 2010), l'architecte et urbaniste danois mondialement reconnu Jan Gehl explique que depuis les années '60 l'architecture et l'urbanisme sont dominés par le modernisme. Ce mouvement qui met au centre de ses préoccupations le fonctionnalisme et le rationalisme résulte du développement technique des matériaux comme le fer, l'acier, le béton et le verre. Les contiguës de 4-5 étages sont souvent plus denses qu'une tour. Le centre de Paris et ses constructions haussmanniennes en sont un bon exemple.

L'avantage d'un quartier dense devrait être de pouvoir se rendre à pied à l'école. Le quartier étant compact, les distances entre les résidences et les autres activités sont réduites. La sortie de l'école devrait être d'autant plus sécuritaire que les parents circulent principalement à pied. Pour cela, de larges trottoirs doivent permettre d'accueillir les écoliers, leurs parents et les autres passants. Une ville où il fait bon marcher, où l'on a envie de prendre le temps de s'arrêter peut paraître idéaliste mais c'est également une pratique qui engendrerait des bénéfices reconnus sur les coûts de la santé.

Une ville où l'on se sent chez soi
Marcher, s'arrêter, rencontrer, profiter des espaces publics est indispensable à une ville agréable. Mais se sentir chez soi est également primordial. Il faut donc ne pas oublier les espaces de transition, les espaces semi-privé, les cours, les devantures,… Ces lieux favorisent la cohésion sociale et génèrent un sentiment d'appartenance au quartier. De surcroît, si l'on renforce la mixité fonctionnelle des quartiers, les habitants peuvent travailler près de chez eux et développer un esprit de village. On permet alors aux petits commerces de refleurir et c'est toute l'économie de proximité qui y gagne.

Une ville où rien ne se perd

L'eau constitue une ressource importante et tend à devenir une denrée rare. Il est capital de la protéger en préservant son cycle naturel et en évitant sa pollution. Il faut donc conserver au maximum la perméabilité des sols de nos villes. De plus, nos modes de vie actuels produisent une quantité importante de déchets. Cela augmente avec la densification puisqu'une densité supérieure de personnes se partage un territoire restreint. Il devient dès lors très important de valoriser les déchets et de développer les filières qui peuvent leur permettre de retrouver une utilité.

Si la densification fait souvent peur aux habitants des villes, c'est parce que depuis trop longtemps elle est synonyme de grands bâtiments déconnectés des espaces publics, de bétonnage et de multiplication des infrastructures automobiles. Mais finalement la densification n'est qu'un mode de croissance de la ville. Elle permet d'accroître le nombre de logements ou d'habitants au sein d'un milieu déjà urbanisé et évite ainsi la perte de terres agricoles et le prolongement coûteux des infrastructures urbaines.
La qualité d'un quartier ne se résume pas à sa densité. Des zones peu densément construites peuvent se révéler pauvres en espaces publics tout comme un quartier à forte densité peu devenir très riche en biodiversité, abriter des espaces favorisant la cohésion sociale, améliorant significativement la mobilité douce et créant ainsi une qualité de vie de quartier. Profitons de l'opportunité que nous offre la transformation des villes dans leur cœur avec ces processus de densification pour en faire des villes animées, sûres, durable et saines.

Un jour peut-être pourrons-nous même voir la ville comme un écosystème fonctionnant en cycle et non pas linéairement sur le mode actuel de ressource-utilité-déchets. La ville deviendrait alors un système permacole, mais ça c'est une autre histoire…

Mélanie Meier : architecte-aménagiste, membre de "Biel Notre Amour" et "Westast so nicht!", mais surtout maman d'un petit garçon qui souhaite pour lui (et pour tout le monde) une ville meilleure.

Dank Commons unser Leben neugestalten

Das Buch «Nach Hause kommen – Nachbarschaften als Commons» stellt mögliche Werkzeuge für eine enkeltaugliche Welt und das Zusammenleben der Menschen darin vor. Vision oder (schon) Realität?

— — — — —
Pascal Mülchi
— — — — —

Autoren aus dem Umfeld des Vereins Neustart Schweiz haben 2016 ein Sachbuch herausgegeben, das nur so vor Ideen strotzt. Darin legen sie dar, wie die Welt neugestaltet und wie die Nachbarschaft zum grundlegenden Fundament unseres Zusammenlebens werden soll. Auf 160 Seiten wird eine auf Commons basierende Vision dargelegt.

Commons sind gemeinsam hergestellte, gepflegte und genutzte Produkte und Ressourcen unterschiedlicher Art. Sie können universell (z.B. ein Ozean) aber auch lokal (z.B. ein einzelnes Gewässer) sein, werden von einer Gemeinschaft von Menschen erhalten und sind durch Regeln der Selbstorganisation geprägt. Böden, Saatgut, aber auch Open-Source-Software, Wikipedia oder das Internet sind Commons. Grundsätzlich kann alles zum Commons werden.
Wie die Commonsforscherin Silke Helfrich in ihrem Schlusswort darlegt, soll das Sachbuch die Fähigkeit vermitteln, das Ganze und das Künftige in den Blick zu nehmen und im Zirkel der eigenen Selbstwirksamkeit anzufangen.

Die Autoren schlagen zur Neuorganisation fünf Module vor: Nachbarschaften, Quartiere, Städte, Regionen und Territorien. Diese Aufteilung ist als Raumplanungskonzept angedacht, worin jedes Modul seine spezifischen Funktionen erfüllt. Die Nachbarschaft als Kern beispielsweise besteht aus 500 Menschen, die einen ökologisch nachhaltigen und sozial verträglichen Wohnstil pflegen und ihre Lebensmittelversorgung dank einer Landbasis sicherstellen kann. Für alle Module gelten die Handlungsmaxime Teilen statt Tauschen und Zusammenarbeiten statt Übervorteilen.

Auf den ersten Blick mag das zwar abstrakt und durchorganisiert daherkommen, doch in der Realität sollen sich die Commons vermischen. Wäre da nicht das Kapitel Konkrete Projekte, das bereits bestehende oder geplante Nachbarschaftsprojekte vorstellt, würde die Vision etwas realitätsfremd daherkommen. Dem Lesenden wird so aber die Machbarkeit des Geschilderten vor Augen geführt: Ja, es ist möglich, wir können die Welt umgestalten! (siehe Kasten: Les Vergers in Meyrin). Dieser Machbarkeit wird Kraft verliehen, wenn im Buch in der Wir-Form geschrieben wird, womit der Lesende direkt involviert ist.
Dank des Kapitels «Gesellschaft im Übergang» wird die Vision dem aktuellen Zeitgeist gegenübergestellt. Wie sollen wir den Zusammenbruch des dominierenden Wirtschaftssystems lustvoll gestalten? Wie sieht ein ökologisch enkeltaugliches Konsummuster aus? Wie hilft uns dabei die «Planetary Boundary Allowance» (PBA'06)?
Ein sehr hilfreiches Glossar mit Begriffen wie Subsistenz, Suffizienz, Resilienz etc. rundet das gut lesbare Sachbuch ab und regt an, sich mit den dieser Vision zugrundeliegenden Begriffen auseinanderzusetzen.

Das Sachbuch ist all jenen zu empfehlen, die dem aktuellen Zeitgeschehen kritisch gegenüberstehen, Alternativen selbst gestalten wollen und – ganz wichtig – den Sinn für Visionen haben. Es ist der Versuch, die Welt und unser Zusammenleben mit konkreten Werkzeugen und Massnahmen umzugestalten, und so einen nachhaltigeren Lebensstil dank Commons zu fördern.

Pascal Mülchi (32) ist Freiberufler und passionierter Gärtner. Aktuell macht er einen MA en Traduction in Genf (F/D) und zieht Ende März ins Ökoquartier nach Meyrin.
Mehr auf: pascoum.net

Links:
http://www.lesvergers-meyrin.ch/ecoquartier/
Petition für den Bauern-Supermarkt:
http://sppsvp.wesign.it/fr

Buch
Nach Hause kommen – Nachbarschaften als Commons
Hrsg.: Verein Neustart Schweiz
Verlag: Edition Volles Haus
Sachbuch, 1. Auflage, September 2016
ISBN: 978-3-03881-000-1

Bestellbar für 15 Chf unter:
https://neustartschweiz.ch/publikationen/

Ökoquartier:
Les Vergers in Meyrin (GE)

Im Nordwesten von Genf entstehen auf 16 ha rund 1250 Wohnungen für 3000 BewohnerInnen. Das ambitionierte Ökoquartier wird von sieben Genossenschaften, Privaten und der Gemeinde Meyrin getragen. Die Planung begann 2001, seit 2016 sind die ersten Siedlungen bewohnbar. Das Projekt setzt seit Beginn auf partizipative Teilnahme seiner (künftigen) BewohnerInnen. So ist die Idee entstanden, einen Bauern-Supermarkt als Hauptversorger im Ökoquartier anzusiedeln. Mitte Januar hat die Genossenschaft Les Ailes dem Supermarché Participatif Paysan (SPP) aber mitgeteilt, dass sie ihre Räumlichkeiten entgegen den mündlichen Abmachungen der Migros vermieten wird. Ein Affront aus Sicht des SPP. Nun wird nach Alternativen gesucht, um das Projekt doch noch zu realisieren. (pm)

Et les espaces publics ?

Une réflexion personnelle sur les conséquences de la densification urbaine et les espaces publics urbains.

— — — — —
Claire Magnin
— — — — —

Aujourd'hui, toute planification urbaine s'accompagne de réflexions sur les espaces publics et ceci d'autant plus si l'on souhaite densifier les villes.

Mais c'est quoi les espaces publics ? Sont-ils homogènes ou y en a-t-il de différentes sortes ? Quelles fonctions remplissent-ils ? Qui les détermine ? Sont-ils accessibles à tous ? Sont-ils des espaces de tolérance ou de discrimination ? Que nous apprennent-ils ? Et quels sont les codes qui les régissent ?

Et comment se défini la qualité de vie et la convivialité ? Il y a certainement encore beaucoup de questions à poser et de réponses à trouver , mais commençons ici.

Les espaces publics sont légions : les rues avec leurs trottoirs, les jardins publics, les espaces verts, les places de jeux, les forêts, les sentiers pédestres, les routes. Mais aussi les bus, les trains, les écoles, les hôpitaux.

La fonction de chacun d'entre eux est donc différenciée. Ils servent à se déplacer, se détendre et rêver, à flâner ou faire du shopping, à jouer, à se rencontrer. Leur fonction est déterminée par ceux et celles qui en sont responsable et par les autorités qui décident du mode de leur utilisation que les usagers sont sensées respecter. Toute une série de lois gèrent ces espaces depuis la Constitution fédérale, les lois fédérales ou cantonales, jusqu'au plus infime règlement local.

Ainsi l'espace public est bien réglementé et on ne peut pas y faire ce que l'on veut. Chacun et chacune doit se conformer à la règle. Ainsi n'y a que très peu de pique-nique sur l'autoroute !

Mais on y apprend aussi certains comportements !
Par exemple la rue : depuis petits, nous apprenons à nous méfier des voitures et de nous y mouvoir à pied et en vélo, en bus. Nous assimilons aussi les codes de bonne conduite dans ces espaces. Ils sont censés être non-discriminatoires, ouvert librement à tous, lieux dans lesquels les différences sociales s'estompent et ou la civilité doit régner : on ne se bouscule pas ou on s'excuse, on ne se frôle pas, on a le regard vague, on ne se montre pas curieux, le corps calcule automatiquement les espaces afin que tout reste fluide, en bref, on regarde où on met les pieds et on se rend le plus possible anonyme. Ces normes peuvent être allégées lorsque l'on se meut dans un espace plus connu, son quartier par exemple. Là il est de bon ton de saluer ses voisins, la convivialité y est plus ouverte et l'on peut se permettre d'y être plus curieux.

Je me pose ainsi la question des modifications de ces codes que peut entraîner une densification intensive de l'habitat.

La densification urbaine a pour conséquence immédiate une augmentation du nombre des usagers dans les rues. On se bouscule plus facilement, il y a davantage de voitures, de vélos et de piétons. Ceci peut entraîner une diminution de la tolérance aux autres. Après m'être presque fait catapulter par un vélo à plusieurs reprises, j'ai tendance à m'en méfier et je passe mon énervement contre les nombreuses poussettes qui me rende la sortie du bus difficile. Le bruit augmente également, bruit constant, dont les différentes composantes ne se laissent plus différencier. Et il est à remarquer que le rythme des déplacements s'accélère. La marche par exemple devient plus rapide. Pour les personnes âgées, les handicapés et les enfants l'utilisation des espaces publics peut être rendue plus difficile et moins sûre et avoir un effet sur la courtoisie dans les rues.

La densification urbaine peut avoir pour conséquence également de limiter l'accès aux espaces verts. L'accès à des espaces verts ouverts améliore le niveau de santé des populations. Ils ont une double fonction sociale et écologique : ils sont des lieux de socialisation, en particulier pour les enfants et les jeunes, constituent des réserves foncières et peuvent servir de terrain d'expérimentation agricole et de refuges pour beaucoup d'espèces. La densification des villes devrait s'accompagner d'une augmentation des espaces verts urbains, garantissant aux habitants des lieux de ressourcement.

Les aménagements d'espaces publics ne sont pas forcément onéreux. On peut aussi imaginer ces espaces à petite échelle, permettant dans un quartier la présence d›un mini-marché par exemple ou de bancs autour d'un arbre, il y a mille possibilités…

Ces espaces verts devraient abriter des places de jeux éloignées de la pollution automobile. Qui permettent que filles et garçons aient accès à un mobilier urbain leur permettant d'exercer leurs talents respectifs et à chaque âge.

L'impératif de densifier les villes offre l'opportunité de réfléchir l'urbain et le prévoir toutes ses composantes y compris sociales et psychologiques, dans le souci de réduire les « nuisances » qu'elle peut provoquer : quels sont les facteurs favorisant la santé, comment limiter le bruit, comment limiter le trafic automobile individuel et rendre la mobilité plus fluide , quel type de transports publics et comment les organiser et les coordonner, comment limiter la pollution lumineuse, comment favoriser la convivialité.

Dans ce sens, l'octroi d'un budget participatif aux quartiers, permettant à leurs habitants de décider eux-mêmes des aménagements nécessaires est une piste à ne pas négliger.

A propos de convivialité et de qualité de vie ou « bien vivre » comme le disent les boliviens, peut-on définir ces concepts ?

Pour moi, favoriser la convivialité ne veut pas dire être aimable et se rendre sympathique à tout le monde. Je ne peux pas trouver tout le monde aimable et les conflits sont inévitables. Favoriser la convivialité signifie avant tout garantir l'égalité entre tous. Garantir que chacun et chacune a les mêmes droits et les même devoirs, a accès aux mêmes prestations et qu›en cas de conflit il/elle sera traité de la même manière. C'est cette notion d'égalité qui garantit la sécurité de tous, le sentiment d'appartenance à une communauté et un certain « bonheur » des populations.

**La rue,
espace non-discriminatoire ?**

Mais il y a des situations ou ces «bonnes manières » dans la rue disparaissent et les femmes en savent quelque chose. L'on est généralement persuadé que les rues et les espaces publics sont librement accessibles et non-discriminatoires. C'est vrai pour les hommes blancs, correctement habillés et d'ici. Pour les femmes et les personnes d'autres couleurs ce n'est pas si évident.

Parlons des femmes. Si elles ont les yeux dans le vague et ne montrent pas qu'elles ont un but précis, elles risquent fort de se faire accoster et cette attitude est interprétée comme de la « disponibilité». Pour elles, lire tranquillement dans un parc ou rêvasser sur un banc est souvent simplement impossible plus de 10 minutes, car elles se voient vite dérangées par un individu plein de sollicitude pour leur solitude. Elles se font interpeller, souvent grossièrement, on leur demande leur no de téléphone et même parfois on leur offre une balade en voiture (n'ont-ils pas encore appris que c'est la chose à faire s'ils veulent se prendre un râteau). Et je ne parle pas des attouchements, et pas seulement dans le bus, les regards insistants, les plaisanteries lourdes, et toute une palette de « séduction » déplacée. Et ces pratiques sont constantes, de jour comme de nuit. Elles touchent principalement les très jeunes femmes et les adolescentes qui apprennent très vite que l'espace public n'est pas si sûr.

Les femmes ont appris à surveiller leurs abords, à ne pas avoir le regard vaste, d'éviter toute confrontation dans les espaces publics. Cela limite leur mobilité et les possibilités de s'exprimer à l'extérieur. Et de saisir le monde aussi par le regard.

La ville de Bienne a le projet de réviser le règlement sur la sécurité durant cette législature. Voilà une excellente occasion de réfléchir sur la question du harcèlement de rue et de prendre des mesures. De mener une campagne pour l'égalité dans les espaces publics. Et dans cette réflexion d'y intégrer les femmes !

#MoiAussi #MeToo #IchAuch #Anch'Io #yoTambien #Jagocksså # أنا أيضًا

Harcèlement : moi aussi, je suis concerné.e.x

— — — — —
Camille Leyvraz
— — — — —

Le hashtag #metoo s'est violemment et bruyamment répandu sur divers réseaux sociaux après la révélation de l'affaire Harvey Weinstein. S'il a été relancé par l'actrice américaine Alyssa Milano le 15 octobre dernier, il faut savoir qu'il avait été créé dix ans auparavant par la militante afro-féministe Tarana Burke. Il avait alors pour but de dénoncer les violences patriarcales subies par les femmes racisées, et de visibiliser la cause féminine noire.
Ce hashtag dévoile aujourd'hui diverses agressions sexuelles, et tend à montrer que, malgré l'ampleur de ces violences, nous ne sommes pas seul.e.x.s. Et effectivement, à voir la déferlante de témoignages qui a inondé les différents réseaux sociaux, il est évident que le harcèlement ne concerne pas que des cas isolés, mais qu'il est partout.
Il est primordial de souligner que les femmes ne sont pas les seules concernées ; les personnes trans*, queer et non-binaires sont souvent les plus touché.e.x.s par les agressions sexuelles et par la culture du viol, bien qu'on ait souvent tendance à l'oublier.

NiUnaMenos:

Cette campagne rappelle le #NiUnaMenos (pas une de moins) qui avait rassemblé plus de 300 000 personnes lors d'une manifestation à Buenos Aires en juin 2015.
Ce slogan, initialement créé en 1995 par la poétesse mexicaine Susana Chávez « Pas une femme de moins, pas une morte de plus » avait été repris en tant que cri de ralliement contre les féminicides[1], à la suite du viol et du meurtre barbare de Lucia Pérez, 16 ans ainsi que l'assassinat de Chiara Paez, 14 ans, tuée puis enterrée dans le jardin de son ex-petit ami.

Féminicides: quelques chiffres:

Selon le rapport publié en 2016 par la commission économique de l'Amérique latine et des Caraïbes (CEPALC), au moins douze femmes y meurent chaque jour, pour la seule raison qu'elles sont des femmes. Nous savons ainsi que l'an dernier, en Argentine, un féminicide a été commis toutes les 30 heures.
Si en France, en 2015, on en recense un tous les deux jours, (1.83 par million d'habitants), la Suisse riposte avec 2.64 féminicides par million d'habitants (soit 1.44 fois plus) ce qui – proportionnellement à sa population – correspond à un meurtre sexiste tous les quinze jours.
On dénombre également 295 meurtres de personnes trans* dans le monde en 2016, même s'il est impossible d'estimer le nombre de cas non rapportés, et donc difficile d'obtenir des chiffres fiables quant aux meurtres transphobes.

Harcèlement de rue:

Même si la Suisse condamne le harcèlement « […] celui qui aura importuné une personne par des attouchements d'ordre sexuel ou par des paroles grossières, sera, sur plainte, puni […] » (code pénal art.198), on sous-estime souvent la difficulté de porter plainte, et la crainte – souvent justifiée – de ne pas être pris.e.x au sérieux. Se pose également encore et toujours le problème de la preuve, comment garantir qu'il y a bien eu harcèlement. Et s'ajoute à cela une bien triste réalité: dans les cas de harcèlement sexuel, quatre plaintes sur cinq n'aboutissent pas, ce qui a tendance à décourager les victimes de dénoncer de tels actes.

Ainsi, alors qu'en France, une proposition de loi contre le harcèlement de rue a été annoncée pour 2018, de nombreux collectifs féministes s'opposent à ce projet de loi. Pour cause, une telle loi ne ferait que renforcer la répression policière et le contrôle de personnes de catégories défavorisées, et souvent non-blanc.he.x.s.

Également, selon l'association et collectif Lallab[2], cette loi ne protégera pas toutes les femmes : « Au vu de la non-reconnaissance par l'Etat de l'islamophobie comme une réelle discrimination, et de la criminalisation des populations musulmanes en France, la pénalisation du harcèlement de rue ne semble pas prendre en compte cette dimension et ne protègera pas les femmes musulmanes du harcèlement qu'elles subissent ».

Même si l'idée de base semble alléchante, il faut à tout prix qu'avant d'établir de telles lois, les forces de l'ordre soient formées à recevoir de telles plaintes et accueillir les victimes, ce qui – aujourd'hui – n'est absolument pas le cas, aux dires des concerné.e.x.

**Lausanne
contre le harcèlement de rue:**

La ville de Lausanne, après les résultats désolants d'un sondage effectué en décembre 2016 (72% des personnes interrogées ont rapporté avoir été victimes de harcèlement de rue ces douze derniers mois) s'entend lutter contre ce phénomène. Le site officiel de la ville propose différentes mesures à mettre en place à la fin de l'année 2017 telles que des actions de préventions dans les écoles, des campagnes de sensibilisation, des collaborations avec les responsables de clubs et de manifestations et la formation des acteurs de la sécurité.

Et maintenant ?

Finalement, même si elle y travaille, la Suisse a encore énormément à faire pour éradiquer les violences sexistes et transphobes, comme le prouvent les avalanches de témoignages qui – espérons – feront peut-être évoluer certaines mentalités.

Camille Leyvraz, étudiante à l'institut littéraire

[1] « féminicide », c'est-à-dire le meurtre d'une femme pour la seule raison qu'elle est une femme.

[2] Lallab est un magazine en ligne et une association dont le but de de faire entendre les voix des femmes musulmanes pour lutter contre les oppressions racistes et sexistes.

MädchenHouse desFilles Biel-Bienne : un succès d'étape !

— — — — —
Claire Magnin
— — — — —

L'association MädchenHouse desFilles Biel-Bienne se mobilise depuis plusieurs années pour ouvrir un refuge pour des adolescentes et des jeunes femmes victimes de violence dans leur famille et leur environnement social. L'Association a décidé de redimensionner son projet et d'ouvrir un refuge en 2018.
Le financement participatif lancé par l'Association MädchenHouse desFilles Biel-Bienne a été un succès : plus de CHF 64'000 ont été récoltés et permettront de matérialiser l'ouverture du refuge au printemps. Le financement a été possible grâce à la générosité de quelques 200 personnes qui ont ainsi exprimé leur soutien au projet. Un grand merci à eux tous. Et merci à Vision 2035 qui a popularisé ce financement.
Maintenant, l'Association passe à l'étape de la réalisation concrète. Et nous avons encore besoin d'aide. Mais cette fois d'ordre matériel. Si vous avez un lit, une table, un bureau, des draps, de la vaisselle, une batterie de cuisine, un ordinateur, une étagère, enfin tout ce qui fait un nid douillet et que vous n'utilisez plus, alors pensez à nous ! Nous devons meubler ce refuge et le rendre accueillant pour les jeunes femmes qui y séjourneront. Merci !
La MädchenHouse desFilles sera biennoise de cœur et d'esprit !

Claire Magnin
Co-présidente Association MädchenHouse desFilles Biel-Bienne

Biel wird ganz anders...

Die Vorstellungen, in welche Richtung sich Biel in den kommenden Jahren entwickeln wird, gehen stark auseinander. Das Spektrum reicht von ungebremster Wachstumseuphorie über technologische Visionen bis zu alternativen Lebensentwürfen. Zahlreiche Beispiele zeigen: Bielerinnen und Bieler haben es in der Hand, die Zukunft ihrer Stadt zu beeinflussen.

— — — — —
Gabriela Neuhaus
— — — — —

2017 war ein denkwürdiges Jahr in der Region Biel. In vielerlei Hinsicht, und von widersprüchlichen Interessen geprägt. Auffallend oft war die Rede von Zukunft, Entwicklung, Lebensqualität... Grosse Worte, die unterschiedliche Vorstellungen wachrufen.
Die Stadtbehörden etwa wollen Biel zu einer wirtschaftlich prosperierenden Gemeinde weiterentwickeln, die in erster Linie Investoren und potente Steuerzahler aus aller Welt anlocken soll. Dafür haben sie im letzten Jahr mit grosser Kelle angerichtet. Bereits im Januar präsentierten sie ihre «Vision 2050» für Biel und Nidau: Mit der sogenannten «städtebaulichen Begleitplanung» wollen die Regierenden die von der geplanten Westast-Autobahn tangierten Stadtteile «aufwerten» und zu neuen Dimensionen ausbauen. Die PlanerInnen skizzierten Boulevards nach spanischen Grossstadt-Vorbildern, Hochhäuser und Bürotürme wie in Frankfurt.
Ganz anders die Zukunftsvorstellungen all jener, die am 20. Mai mit vielstimmigem Velogeklingel demonstrierend durch die Bieler Seevorstadt zogen. Dem spontanen Aufruf zum «Velo-Alarm für unsere Stadt Biel – Stopp Westast!» waren über 1200 Menschen gefolgt. Erwartet hatte man maximal 300. Die Botschaft an die Stadtoberen war klar und unmissverständlich: Biels besonderer Charme darf nicht einem überrissenen Autobahnprojekt aus dem letzten Jahrtausend geopfert werden.
Ein halbes Jahr später eine weitere Demo: Am 23. September gingen Jung und Alt erneut auf die Strasse, um entschieden gegen die drohende Stadtzerstörung durch die geplante Westast-Autobahn aufzubegehren. Diesmal waren es sogar gegen 4000 Menschen, die mit bunten Plakaten, Trillerpfeifen und Musik ihr Anliegen für eine lebenswerte Stadt kund taten.

**Biel soll grösser werden,
und reicher**

Eine Stadt, die in einigen Jahren nicht mehr wiederzuerkennen sein wird, wenn sich die behördlich anvisierte Stossrichtung durchsetzt. Wachsen, wachsen und «reicher» werden, lautet das Mantra, dem der Bieler Stadtpräsident unermüdlich huldigt. Seine Rezepte gegen die hohe Sozialhilfequote und den gerne zitierten «schlechten Ruf» der lebendigen zweisprachigen Stadt am Jurasüdfuss sind immer die gleichen: Ausbau der Region zu einem Dienstleistungs- und Wirtschaftszentrum nach altbekanntem Muster: Forcierte Entwicklung von Verkehrs- und Wohninfrastruktur für die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bessergestellten, um die Ansiedlung neuer Unternehmen sowie steuerkräftiger ZuzügerInnen zu befördern.
Meilensteine auf diesem Weg waren etwa die Eröffnung der Ostast-Autobahn im letzten Oktober, oder die angekündigte Verlegung von 600 UBS-Arbeitsplätzen aus dem teuren Zürich ins (vorläufig noch) kostengünstigere Biel. Damit Gutverdienende nicht bloss zur Arbeit nach Biel pendeln, sondern sich auch hier niederlassen, wird gegenwärtig viel investiert. Zum Beispiel in den Bau von Mittel- und Upperclasswohnungen. Nicht nur am Sonnenhang von Vingelz, auch am Ufer des Sees schossen in den letzten Jahren die Preise für die begehrten Wohnlagen in die Höhe. Mit der geplanten Überbauung Agglolac soll dieser Trend fortgesetzt werden, bereits fortgeschritten ist die Residence Esplanade im Stadtzentrum.
Auszeichnungen wie der Flâneur d'Or 2017 für den Schüssinsel-Park oder der Solarpreis 2017 für die «weltweit grösste stadionintegrierte Solaranlage» auf der Tissot Arena sind weitere Puzzlesteine dieser «behördengesteuerten» Stadterneuerungs-Strategie. Sie sollen helfen, das Image von Biel zu verbessern. Genauso wie die von der Stadt in Auftrag gegebene PR-Aktion «Willkommen in Biel – Içi c'est Bienne», welche die sympathischen Seiten von Biel und seiner Umgebung für das Standortmarketing instrumentalisiert.

Initiativen «von unten»

Die Werber lügen nicht: Biel hat viel zu bieten. Sehr viel sogar. Nicht von Ungefähr geraten Einheimische und Zugezogene gerne ins Schwärmen, wenn sie auf «ihre Stadt» angesprochen werden: Die einmalige Lage am See, in Juranähe – viel Grün, auch in der Stadt. Kurze Wege, eine lebendige und vielfältige Kulturszene, Zweisprachigkeit, Toleranz, Multikulti und Gelassenheit sind vielgenannte Stichworte, genauso wie Innovationskraft, Kreativität, Lockerheit.
Gleichwohl wissen die Bielerinnen und Bieler: Biel ist kein Paradies, nicht alles ist rosig und gut.
Aber es gibt ihn, diesen oft beschworenen Esprit von Biel. Jüngstes Beispiel dafür ist die Eisplanade: Ein Eisfeld mitten in der Stadt wird für zwei Monate zum lebendigen Treffpunkt für Jung und Alt. Was

«Ich mag diese Stadt am Rande des Vergessens und der Ströme von Menschen, Verkehr und Geld. Der phantasielose Wunsch, sie zu einer Metropole zu machen, ist ebenso lächerlich wie unklug. Ja, ein wenig heruntergekommen ist sie –, und gerade darum lebendig und lebenswert: das macht sie grösser als sie eigentlich ist: grösser und welthaltiger.»

Jörg Steiner

es in vielen Städten bereits gibt, hat man nun auch in Biel «erfunden». Begegnungen, Austausch und Events – die Eisplanade war viel mehr, als bloss ein Gratis-Angebot fürs Schlittschuhlaufen... Und wer hat diesen Winterzauber ermöglicht? In Biel war das nicht etwa die Stadtregierung, die Eisplanade war ein Herzblutprojekt zweier Kulturschaffender, die das Ganze mit viel Engagement initiiert und durchgezogen haben.
Andere solche Privatinitiativen haben sich längst etabliert. Wie zum Beispiel der First Friday in der Altstadt: Ein Anlass, der vor zwei Jahren von einer kleinen Gruppe von Bielerinnen und Bielern erstmals durchgeführt wurde, sich wachsender Beliebtheit erfreut und heute aus dem Bieler Kulturkalender nicht mehr wegzudenken ist. Genauso wenig wie die seit Jahrzehnten jeden Sommer wiederkehrende Kulturwoche Pod'Ring, das Kinderfest, der Joli mois de Mai… Alles Initiativen, Aktivitäten und Angebote, die das Zentrum der Region lebenswert und attraktiv machen. «Biel bietet ein Angebot vergleichbar einer Grossstadt, aber ohne deren Hektik und Stress», heisst es denn auch auf der Website der Bieler Wirtschaftsförderung. Gleichzeitig werben die Stadtbehörden aber auch mit «strategischen Landreserven» und Wachstumspotential. Zum Beispiel heisst es – im Hinblick auf die geplante A5-Westastautobahn: «Das Masterplan-Bahnhof-Gebiet wird mit Inbetriebnahme der Autobahnumfahrung Biels zu einem der besterschlossenen City-Standorte der Schweiz.»
Offenbar gehören Beton und Grössenwahn nach wie vor zum Zukunftskonzept der Stadtoberen. Nur: Wenn diese Behörden- und Politikerträume wahr werden sollten, ist

«Auch in Biel würden zentrale Teile der Stadt mit Verkehrsbauten kaputt gemacht. Das ist 1960er Jahre – nicht 21. Jahrhundert. Heute versucht man, den Verkehr zu regulieren und nicht, im besiedelten Bereich noch mehr Angebote für den Autoverkehr zu schaffen.»

Klaus Zurbrücken

Umdenken ist gefragt! Eine Disziplin, in der Biel immer schon Spitze war. Ob die Erfindung der Swatch oder die Entwicklung des weltberühmten Solarmobils «Spirit of Biel» – wiederholt haben richtungsweisende Erneuerungen vom Jurasüdfuss aus ihre Erfolgsreise es vorbei mit dem besonderen Flair von Biel. Jörg Steiner, der weitherum geschätzte Bieler Schriftsteller, hat das Dilemma bereits 1997 in einem Schreiben an den damaligen Bundesrat Moritz Leuenberger auf den Punkt gebracht: «Ich mag diese Stadt am Rande des Vergessens und der Ströme von Menschen, Verkehr und Geld. Der phantasielose Wunsch, sie zu einer Metropole zu machen, ist ebenso lächerlich wie unklug. Ja, ein wenig heruntergekommen ist sie –, und gerade darum lebendig und lebenswert: das macht sie grösser als sie eigentlich ist: grösser und welthaltiger.»

Mit Beton auf dem Holzweg

Was schon vor 20 Jahren richtig war, gilt heute mehr denn je: Biel mit einem Autobahnprojekt in eine neue Grössenordnung katapultieren zu wollen, ist hirnrissig und falsch. Zumal die Vorstellung, dass man Stauprobleme in der Stadt mit einer neuen Autobahn lösen könnte, längst überholt ist. «Seit 50 Jahren bauen wir Strassen und haben damit keine Strassenverkehrsprobleme gelöst», sagt Klaus Zurbrücken, Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule Rapperswil, und präzisiert in Bezug auf das Westast-Projekt: «Auch in Biel würden zentrale Teile der Stadt mit Verkehrsbauten kaputt gemacht. Das ist 1960er Jahre – nicht 21. Jahrhundert. Heute versucht man, den Verkehr zu regulieren und nicht im besiedelten Bereich noch mehr Angebote für den Autoverkehr zu schaffen.»
Hermann Knoflacher, ein international bekannter Verkehrsexperte und Professor an der Technischen Universität Wien, geht noch einen Schritt weiter und sagt: «Das Projekt ist absolut gegen alles, was heute national und international vorgeschrieben wird. Auch die Schweiz ist verpflichtet, ihren CO^2-Ausstoss zu reduzieren. Diese Massnahme ist eine Ohrfeige für die ganzen CO^2-Bemühungen.»

angetreten. Hier startete die Ideenfabrik Brainstore, der Swiss Innovation Park erstellt in Biel aktuell einen eindrücklichen Neubau, die Berner Fachhochschulen erhalten mit dem Campus beim Bahnhof in Biel ein neues Zentrum. Aus- und Weiterbildungsangebote, Forschung sowie kommerziell ausgerichtete Kreativitätswirtschaft sind wichtige Pfeiler der städtischen Zukunftsstrategie von Biel.
Gerade so wichtig, und für Biels Lebendigkeit möglicherweise bedeutender, sind aber andere Initiativen, wie etwa der Chessu oder la Coupole: 1968 erkämpfte eine Schar von Bieler Jugendlichen die Umnutzung des stillgelegten Gaskessels zu einem Jugendtreffpunkt. Was als erstes autonomes Jugendzentrum der Schweiz in die Geschichte einging, ist heute ein Ort, der weit über Biel hinaus für seine Konzerte und Veranstaltungen bekannt ist. Doch der Chessu glänzt nicht nur mit einem vielseitigen Kulturangebot. Er bietet auch Freiraum für neue Ideen und Initiativen. So hatte etwa der genossenschaftlich organisierte Velokurier Biel seinen Ursprung im Chessu, genauso wie die Bieler Gassenküche.

Vorhandene Ressourcen nutzen

Heute gibt es in Biel unzählige weitere Initiativen und Experimente, welche die vielsprachige multikulturelle Stadt auszeichnen und einmalig machen. Dazu gehören etwa das X-Project oder das Begegnungszentrum und Kulturlokal «Haus pour Bienne», das von Freiwilligen betrieben wird und dessen Türen allen offen stehen. Oder das Terrain Gurzelen, ein weiteres Umnutzungsprojekt: Auf dem Areal des einstigen Fussballstadions spriessen und gedeihen aktuell – fern von kommerzgesteuerten Konsumangeboten – unzählige Lebens-, Wirtschafts- und Freizeitexperimente.
Will man eine zukunftsfähige, innovative Entwicklung der Stadt befördern, müsste man sich auf die Stärkung solcher Initiativen konzentrieren. Denn sie sind das wahre Potenzial. Damit Biel sich weiter entwickeln kann und gleichzeitig seine Besonderheiten und Qualität behält, braucht es weder Grossinvestoren noch überdimensionierte Betonprojekte. Jeder Franken, jede Stunde Arbeit und jeder Funken Kreativität, die in investoren-getriebene Überbauungen wie Agglolac verschwendet werden oder in die Umsetzung veralteter Strasseninfrastrukturprojekte wie den Westast, ist ein vergeudeter Franken, eine vergeudete Stunde, vergeudete Kreativität.
Statt an unbefriedigenden Kompromissen für Luxusüberbauungen zu schräubeln oder an weiteren Autobahnvarianten herumzutüfteln, die allesamt hoffentlich nie gebaut werden, wäre es gescheiter, Zeit und Energie für einen grossen Wurf einzusetzen.

Insbesondere bei Verkehrs- und Mobilitätsfragen tut grundlegendes Umdenken Not: Statt bevorzugt die abgelegenen Villenquartiere von Schernelz bis Bellmund mit neuen Strassenkapazitäten zu versorgen und damit in der Stadt noch mehr Umweltbelastung und Stau zu produzieren, ist es an der Zeit, nachhaltige Lösungen für die Balance zwischen Verkehrsaufkommen und Lebensqualität zu planen.
Dazu gehört ein modernes, effizientes und umweltfreundliches öffentliches Verkehrsangebot, das den Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region Rechnung trägt. Das ist es, was die Region Biel braucht, und worauf sie in 30 Jahren stolz sein wird.

Die Journalistin und Filmemacherin Gabriela Neuhaus ist Betreiberin der Website www.westast.ch

Fotos: Heini Stucki

Bienne, ville d'avenir

L'avenir, c'est avoir de bonnes idées. Déclarons toute la rive nord du lac de Bienne «Parc régional». Qu'a-t-elle à envier aux vignobles du Lavaux, qui eux sont classés patrimoine mondial de l'Unesco?

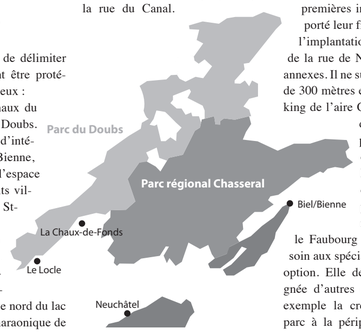
— — — — —
Fernand Jolissaint
— — — — —

Riche en couleurs, Bienne a toujours accueilli des gens de différents horizons. Sa population est modeste et ne se prend pas le chou. Ceux qui ont de l'argent ne le montrent pas trop et ceux qui en manquent non plus.À mi-distance de Genève et de Zurich, à quelques pas de la capitale, Bienne dispose d'une situation géographique privilégiée. Adossée au Jura et bénéficiant d'un lac, cette ville regorge de ressources mal exploitées. Un peu en marge du tumulte industriel, notre cité connaît actuellement un développement rapide dans le secteur de la construction qui profite aux propriétaires immobiliers mais gâche souvent le paysage et le patrimoine. Le réseau autoroutier effleure notre agglomération par l'est pour se diriger sur Lyss, ce qui permet de détourner le trafic provenant de Soleure. Pour se rendre ailleurs, les automobilistes trouvent en général une solution appropriée. Néanmoins, le projet concernant l'axe ouest rencontre des oppositions, signe que la variante proposée ne rencontre pas l'unanimité. Est-ce un bien ou un mal ? Moi, je serais plutôt tenté de dire qu'il s'agit d'une chance pour la ville et sa région, histoire de réfléchir sur son avenir.

Pour ma part, je trouve que Bienne a tous les atouts pour proposer un mode de vie plus proche de la nature. Le lac et ses rives, les cours d'eau, l'île Saint-Pierre, les petits villages vignerons, la proximité de la montagne du côté du Jura, bref, tout ce patrimoine naturel et culturel demande à être protégé afin d'offrir un mode de vie plus en accord avec les lois de la nature.

Mais comment faire ?

La première chose est de délimiter les zones qui devraient être protégées. Il en existe déjà deux : celles des parcs régionaux du Chasseral et du Clos du Doubs. Il serait donc judicieux d'intégrer la zone du Lac de Bienne, plus particulièrement l'espace nord qui abrite les petits villages vigneron et l'île St-Pierre.
Le trafic devrait être privilégié du côté du réseau autoroutier actuel, vu qu'aucune autoroute ne dessert la rive nord du lac de Bienne. Le projet pharaonique de l'axe Ouest devrait être abandonné. Mais un des problèmes majeur subsiste : la vieille ville et le centre-ville sont divisés par un trafic continu sur la voie de transit qui passe par la rue du Canal.



Les nuisances apportées par le trafic au centre-ville sont intolérables et nuisent au confort de l'habitat dans la ville de Bienne. Notre cité mérite un centre paisible et calme. Les premières interventions ont déjà porté leur fruit comme le prouve l'implantation des rues piétonnes de la rue de Nidau et de ses voies annexes. Il ne subsiste qu'un tronçon de 300 mètres entre la sortie du parking de l'aire Gassmann et le début du Faubourg du Lac pour prolonger l'idée d'une zone piétonne. Le trafic qui provient du Jura et de Soleure passerait par un tunnel pour sortir vers le Faubourg du Lac. Je laisse le soin aux spécialistes d'étudier cette option. Elle devrait être accompagnée d'autres mesures comme par exemple la création de places de parc à la périphérie sur lesquelles les utilisateurs pourraient échanger leurs véhicules pour d'autres moyens de transport moins volumineux et moins bruyants. Bienne pourrait ainsi jouer la carte de « ville alternative », qui opte pour un développement durable en accord avec l'implantation actuelle et son environnement naturel.

Fernand Jolissaint,
pharmacien à la rue du Canal 1, Bienne
Ajoutez de la passion dans le quotidien :
le goût sera différent et les souvenirs éternels !

Fussstadt Biel: Selbstbestimmtes Gehen

Biel ist die ideale Fuss-Stadt. Denn hier sind die Distanzen perfekt, um vieles zu Fuss zu erreichen. Die Stadt hat bereits einiges getan, um den Fussverkehr zu fördern. Aber: es braucht noch viel mehr, um das Gehen als Fortbewegungsart attraktiver zu machen.

— — — — —
Andrea Zryd
— — — — —

Meine Vision für Biel ist, dass noch mehr Menschen selbstverständlich zu Fuss unterwegs sind. Das fängt bei den Kleinsten auf dem Schulweg an und endet bei den Ältesten, die aktiv bleiben und so auch selbstbestimmter in ihrem Leben handeln können. Ressourcenschonender Umgang mit Energie in der Mobilität ist zukunftsweisend. Das Auto wird immer weniger attraktiv, und der öffentliche Verkehr gewinnt an Bedeutung. Das bedingt eine hervorragende Infrastruktur für den Regionalverkehr und auch den Stadtverkehr. In Biel haben wir das Glück, dass die Distanzen hier perfekt sind für Fussgängerinnen und Fussgänger. Zu Fuss kommen wir praktisch überall hin. Viele öffentliche Anlagen wie das Strandbad, die Museen oder das Kongresshaus sind vom Bahnhof oder von der Innenstadt aus in 10 bis 12 Minuten erreichbar.

Die Stadt unternimmt denn auch einiges, um die Attraktivität der Fusswege für Fussgängerinnen und Fussgänger zu steigern. Im letzten Jahr hat Biel den «Flâneur d'Or» gewonnen, eine Auszeichnung von Fussverkehr Schweiz für spezielle, fussgängerfreundliche Projekte. Mit der fussgängerfreundlichen Erschliessung eines hochwertigen öffentlichen Raumes, nämlich der Neugestaltung der Schüssinsel, hat sich das Biel redlich verdient und neue Schritte Richtung «Fuss-Stadt Biel» getätigt.

Wir wissen aber auch, dass das nicht genügt, und es wird noch viel mehr Massnahmen für den Fussverkehr brauchen, denn der öffentliche Verkehr ist überlastet, und zu Fuss gehen ist nun mal die günstigste, und auch die gesündeste Alternative. Das E-Bike wird für Distanzen bis zu 10 Kilometern ein noch attraktiveres Mobilitätsgerät für den Arbeitsweg werden. Das Velo wird eher für kürzere Distanzen eingesetzt. An Popularität gewinnt aber die ursprünglichste Form der Mobilität, die zugleich ein Menschenrecht ist: das Zufussgehen.

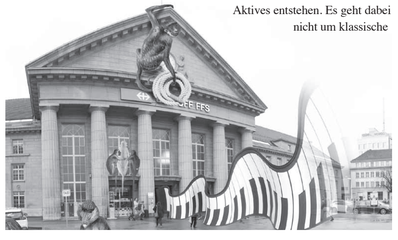
Alle Menschen haben ein Recht darauf, sich fortzubewegen, egal ob auf einem, zwei Beinen oder in einem Rollstuhl. Zu Fuss unterwegs bedeutet Lebensqualität und Lebensfreude. Stadt, wo man schnell zu Fuss unterwegs ist, zügig von A nach B kommt, aber auch eine Stadt, wo man spazieren und schlendern kann, auf Strassen oder in Pärken, rund um den See, auf Kieswegen oder in der Höhe auf Wanderwegen Biel und die Region entdecken. Das bedeutet ein klares Bekenntnis zum Fussverkehr. Im Trend liegt momentan das Label «Velostadt». Wieso kann Biel nicht anders sein und eben die grösste Verkehrsgruppierung, nämlich die Fussgängerinnen und Fussgänger stärken? Und das heisst zum Beispiel: sichere Schul- und Arbeitswege fördern, attraktive Gässlein in der Stadt beleben. Biel kann so nämlich immer wieder anders entdeckt werden. Das bedingt von der Politik ein kompromissloses Zugeständnis für den Fussverkehr. Biel hat 2009 bereits mit einem digitalen Fussgängerleitsystem Pionierarbeit geleistet. Mit den 22 Stelen ist die Wegweisung durchdacht und informativ und lenkt Fussgängerinnen und Fussgänger direkt ans Ziel.
Trotzdem gibt es in und rund um Biel immer noch viel Handlungsbedarf. Das Zufussgehen soll als wesentlicher Teil einer modernen, multimodalen Mobilität anerkannt werden und das muss noch viel sichtbarer werden. So ist für mich die geplante A5-«Westast»-Autobahn mit den beiden riesigen Anschlüssen mitten in der Stadt ein völlig veraltetes, unbrauchbares Projekt, welches die Entwicklung der Mobilität nicht berücksichtigt und zudem ein fussgängerfreundliches Naherholungsgebiet über Jahrzehnte hinweg zerstören würde. Biel soll darauf verzichten, und sich lieber als «Fussstadt» durchsetzen. Biel soll die Strassen und öffentlichen Räume mit Fussvolk beleben, anstatt noch mehr Freiräume zuzubetonieren.
Wer zu Fuss geht, zeigt seine persönliche Lebenshaltung. Selbstverantwortung übernehmen, die Umwelt auf Strassen und Wegen ohne Auto wahrnehmen, etwas für seine Gesundheit tun, klimaneutral unterwegs sein sind nur ein paar Stichworte.
Biel-Bienne soll für eine offene, loyale, innovative und fortschrittliche Lebenshaltung stehen. Darum: Fördern wir das selbstbestimmte Gehen, fördern wir den Fussverkehr, zum Wohl der ganzen Gesellschaft. Dann braucht's auch keine überdimensionierte Stadtautobahn mehr.

Andrea Zryd, 42, ist SP-Grossrätin, Co-Präsidentin Fussverkehr Kanton Bern, Sportlehrerin und Diplomtrainerin Swiss Olympic, sowie Mutter von zwei kleinen Kindern. Als gebürtige Adelbodnerin ist sie gerne in den Bergen unterwegs, am liebsten auf dem Schnee und im Fels. Aber auch Biel und das Seeland sind ihr ans Herz gewachsen.
www.andreazryd.ch

Freiraum schaffen durch aktive Tat-Orte

Stellen Sie sich vor, Sie laufen nach einem Arbeitstag aus dem Bahnhof und müssen zuerst mit Hilfe von hängenden Lianen einen Graben überwinden. Danach erwartet Sie die Herausforderung eines Drachenrückens, der zu überschreiten ist. Wie würde unser Feierabend aussehen nach diesem spielerischen Übergang?

— — — — —
Jacqueline Zimmermann
— — — — —



Bei Kommoden und Schränken aus Holz ist es für einen Schreiner wichtig, den Zwischenraum zu berücksichtigen, damit die Schublade nicht festklemmt. In der Fachsprache nennen wir diesen Raum auch Spiel. Wie sieht dies in unserer Gesellschaft aus? Haben wir genug Spielräume für Mensch und Natur?

Das Konzept der bespielbaren Stadt zielt darauf ab, dass die öffentlichen Räume in spielerischer Interaktion gestaltet werden.

In der Stadt sollen dabei Tat-Orte für Aktives entstehen. Es geht dabei nicht um klassische Spielplätze mit Wackelenten und Rutschbahnen, sondern öffentliche Begegnungsorte, welche einer breiten Bevölkerung zugänglich sind.

Zum Beispiel stand im Bieler Bahnhof eine Weile ein Piano, welches Passanten und Passantinnen einlud, spontan einige Töne zu spielen. Nicht selten bildete sich eine Menschentraube, die den Klängen zuhörte. Andere wurden ermutigt, sich selbst ans Klavier zu setzen. Solche Aktionen erreichen mit wenig Aufwand viel Wirkung.

Eine zukunftsorientierte Stadtplanung konzipiert solche Begegnungs- und Spielachsen, damit die Stadt lebendig bleibt. Denken wir an den roten Platz in der Innenstadt von St. Gallen mit dem besteigbaren Auto, gestaltet von der Künstlerin Pippilotti Rist, oder an die Park Street in Bristol, eine zentrale Einkaufsstrasse, die 2014 für die Öffentlichkeit temporär in eine 95 Meter lange Wasserrutsche verwandelt wurde. Auch Biel hat durch private Initiativen solche Orte. Vor Kurzem noch sind wir auf der Eisplanade Schlittschuh gelaufen, im Sommer haben wir an der Bar auf der Brache des Expo Geländes ein Afri Cola getrunken, während unsere Kinder freudig Pingpong spielten. Plätze und Aktionen, die einladen, zu verweilen, mitzumachen und zu staunen.

Wir können durch verschiedene Tat-Orte im öffentlichen Raum eine verbindende gemeinschaftliche Zukunft mitgestalten. Die Alternative «Westast - so besser» zum Beispiel zeigt auf, wie hinter dem Bahnhof der Vorplatz des Campus grosszügig gestaltet werden kann. Die Zihl würde dabei geöffnet, und Treppen ermöglichten einen gemütlichen Begegnungs- und Erholungsort. Solche Bilder wecken in uns eine Sehnsucht nach mehr Lebensqualität.

Durch das Erschaffen interaktiver Spiel- und Begegnungsräume werden die Menschen aufgefordert, über ihre eigenen Spielräume nachzudenken. Es ermöglicht uns, den Alltag zu unterbrechen und unsere eigene kreative Seite immer wieder neu zu entdecken. Ein Artikel im Guardian über playable cities (2014) bestätigt: «The city that plays together, stays together».

Seien wir mutig und lassen uns stärken von dieser Sehnsucht nach mehr Grün, nach mehr Begegnung, sie ist die Kraft für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung! Und sichert zudem, dass die Gesellschaft nicht wie die Schublade in der Kommode klemmt!

Die Stiftung Pro Juventute Schweiz organisiert am 25. und 26. Mai 2018 im Kongresshaus Biel eine Spielkonferenz. Wie können städtische Räume gestaltet und animiert werden, um für Kinder und für Erwachsene bespielbarer zu sein? Kann Spiel im urbanen Raum als Katalysator für die Stadtentwicklung wirken?

Jacqueline setzt sich ein für mehr Freiraum und Partizipation, arbeitet bei der Pro Juventute Kanton Bern und lebt mit ihrer Familie in Biel.

Ein Auszug aus den Referaten:

- **Bespielbare Städte und Partizipation in der Stadtentwicklung – Vom Spiel zur urbanen Qualität** Christine Seidler, Institut für Siedlungsentwicklung und Infrastruktur, Berner Fachhochschule – Architektur
- **Belebte öffentliche Räume durch Spielskulptur: Kunst und Generationenspielgerät**, Stephan Oetiker, Geschäftsleitung von BURRI public elements und Norbert Roztocki, Künstler und Gründer von moveArt
- **Playable Esplanade – Raumentwicklung in Echtzeit,** Marion Ebert, Projektleitung Kinderbaustelle Biel und Pascal Riedo, Quartierkoordination Bözingen, Biel

• Mehr Informationen auf:
www.projuventute.ch > Spielfestival

Anissa, die Stadt von uns und für uns

Wie sieht die Stadt aus, in der wir glücklich zusammenleben können, die sich harmonisch in die Natur einfügt, und uns zu verantwortungsbewussten und partizipativen Bürgern macht, welche eine nachhaltige und lebenswerte Zukunft gestalten?

— — — — —
Ursi Singenberger
— — — — —

Die Megapolen der Erde, aber auch die Grossstädte und mittelgrossen Städte, werden immer mehr zu Zentren der Hektik, der schnellen Geschäfte, des uneingeschränkten Konsums. Graue Gebäude, stark befahrene Strassen und Licht rund um die Uhr prägen das Bild. Smog, Berge von Abfall und verschmutzte Flüsse sind schon ganz normal; Anonymität, ethnische Spannungen und Kriminalität die menschlichen Seiten dieser Städte.

Koffi Annan, siebter Generalsekretär der Vereinten Nationen von 1997 bis 2006, sagt: «Die Zukunft der Menschheit liegt in den Städten». Daher ist es so wichtig, dass wir über eine menschen- und umweltfreundliche Gestaltung der Städte nachdenken. Die Frage, die ich mir stelle, ist: wie können wir eine Stadt schaffen, die Menschlichkeit, Ökologie, friedliches Zusammenleben und Freude als zentrales Motto hat?

Ich habe mir die Umwandlung einer Stadt von 50'000 bis 70'000 Einwohner vorgestellt. Ich möchte meine Modellstadt innerhalb von 10 Jahren sukzessive in einen friedlichen, lebenswerten und sauberen Ort für Jung und Alt verwandeln. Ich nenne meine Stadt Anissa.

• Als erste Massnahme würde ich Anissa benzin-autofrei machen. Entweder geschieht dies mit Umfahrungsstrassen oder mittels einer Beschränkung des Verkehrs auf einige wenige Durchgangsstrassen. Es gibt öffentliche Verkehrsmittel, die für alle Stadtbewohner kostenlos sind. Dazu gibt es ein Netz an ökologischen Kleingefährten, welche Leute und Waren günstig transportieren, sowie sichere Velowege für alle.
Die Luft in Anissa wird so wieder sauber und die Stadt ist kinderfreundlich.

• Als zweite Massnahmen würde ich in Anissa die Grünflächen vergrössern. Plätze, brachliegende Flächen und Fassaden werden begrünt. Die Stadtgärtner erhalten eine Ausbildung in Permakultur oder Agroökologie. Sie bauen auf den Flächen nicht nur fürs Auge an, sondern auch für den Gaumen.
Den Stadtbewohnern wird es möglich, ganz in der Nähe ein paar Zwiebeln, einen Wirz oder eine Karotte zu holen. Die Grünflächen begünstigen das Wohlbefinden der Menschen und das Mikroklima.

• Als dritte Massnahme würde ich anstreben, den ganzen Energieverbrauch in Anissa mit nachhaltigen Energien zu decken. Dies bedarf zuerst einer Definition, wie, wo und wie viel elektrischer Strom eingesetzt wird. Sind nachtbeleuchtete Schaufenster nötig, braucht es Bildschirme an öffentlichen Plätzen und wollen wir Licht rund um die Uhr? Daneben würde ein Masterplan entwickelt für bauliche Massnahmen zum Sparen privater und öffentlicher Heizungsenergie. Nachhaltige Windkraftanlagen, Sonnenkollektoren und Erdwärmeanlagen werden in der Nähe der Stadt gebaut, um den Energieverbrauch zu decken.

• Als vierte Massnahme sehe ich die Umstellung auf Zero Waste. Es wird in Anissa soweit wie möglich kein Abfall mehr produziert, und wenn doch, so wird er wiederverwertet. Anissa wird ein fast autarkes System, das den Grossteil aller Abfälle wieder in den Kreislauf der Stadt führt. Die Stadtarbeiter der Entsorgung werden ausgebildet in Zero Waste und stehen der Bevölkerung mit ihrem Wissen zur Verfügung. Diese Massnahme funktioniert nur in Zusammenhang mit den nachfolgenden ökonomischen Massnahmen.

• Dann würde es in Anissa eine Reihe Massnahmen geben, welche die Ökonomie in einem grösseren Rahmen betreffen. Eine der ersten dieser Massnahmen ist die Benutzung von Einwegplastik zu verbieten und jeglichen anderen Plastikverbrauch einzuschränken. Dies betrifft private Haushalte ebenso wie Lebensmittelläden und andere Geschäfte. Unverpackläden, Quartiermärkte und Direktverkäufe auf Bauernhöfen florieren.

• In Anissa würde ausserdem eine eigene Währung eingeführt, sodass das Finanzkapital möglichst in der Stadt und um sie herum bleibt. Lokale Handwerker, kleine Läden und Einzelfirmen vom Coiffeur bis zum Fussmassagesalon können so viel besser überleben und machen das Stadtbild bunt und fröhlich.

• Eine Massnahme mit tiefgreifender Wirkung wäre, dass alle Anbieter von Waren und Dienstleistungen anhand ökologischer und sozialer Kriterien überprüft würden. Nur Betriebe mit einer umwelt- und sozialpositiven Bilanz werden zugelassen. Anissa ist nicht der Ort, wo man schnell Geld macht. Es kann nicht darum gehen, andere Bürger auszunehmen, um sich zu bereichern, sondern die bestmöglichen Produkte und Dienstleistungen mit fairen Preisen zu kreieren und anzubieten. Das manuelle oder lowtech-Handwerk wird aufgewertet. Die Waren, die man in Anissa kauft, haben eine gute Qualität und eine lange Lebensdauer.

• Anissa und das umgebende ländliche oder semi-urbane Gebiet wären enge Partner, die sich gegenseitig ergänzen. Die Stadt «importiert» ihre Waren und Dienstleistungen aus einem Umfeld von höchstens 200 Kilometern (das heisst aus der ganzen Schweiz und etwas darüber hinaus). Dies bedeutet, dass die Esswaren zum allergrössten Teil aus diesem Umkreis stammen. Der «Carbon Footprint» der Stadt sinkt massiv. Dieses Konzept kann dann auch auf andere Waren sowie Dienstleistungen ausgeweitet werden. Die gemeinsame Währung unterstützt diese Massnahme.

• Neben diesen ökonomischen Massnahmen gäbe es eine Anzahl von sozialen Massnahmen. Arbeitslose und Sozialhilfefälle werden von einer städtischen Stelle betreut, welche schauen, dass möglichst alle Personen eine Aufgabe in der Stadt haben. So können sie in Betrieben Arbeitspraktika machen und in den öffentlichen Anlagen mitarbeiten. Die Wiedereingliederung ist ein Prozess, in welchem die Personen in einer Transitionsphase sind, aber trotzdem zum Wohl der Allgemeinheit beitragen.

• Die Einwanderung ist ein Faktor unserer Zeit und wir müssen ihr in Anissa Rechnung tragen. Anissa bemüht sich, die MigrantInnen durch Sprachkurse und praktische Ausbildungen so schnell wie möglich zu integrieren. Diese Massnahmen werden begleitet von Quartierangeboten, welche den MigrantInnen erlauben, die Wohnbevölkerung kennen zu lernen. MigrantInnen bringen aufgrund ihrer Kultur und ihrer Erlebnisse immer Erfahrungen mit, welche der grösseren Gemeinschaft zu Gute kommen können. Dieses Potential wird bewusst gesucht und gefördert.

• In Anissa würden die Kirchen gewisse soziale Aufgaben für Randständige, aber auch für Arbeitslose, Sozialhilfeempfänger und MigrantInnen übernehmen, und dies in möglichst enger Zusammenarbeit mit der Stadt.

• In Anissa gäbe es ein Fest-Quartier. Dort können sich Restaurant-, Bar- und Tanzlokalbesitzer ansiedeln, welche den Leuten einen Ort der Begegnung bieten. Anissa ist nicht nur ein Ort zum Arbeiten und Schlafen, sondern ein Ort, wo Leute viel fröhliche Zeit zusammen verbringen.

• Ein besonderes Augenmerk würde ich auf die spirituelle Seite der Stadt legen. Studien haben gezeigt, dass meditierende buddhistische Mönche die Kriminalrate in Städten senken können. In Anissa gibt es daher 10 vollangestellte Mönche, die 5 Stunden pro Tag meditieren und daneben Kurse für die Bevölkerung in Meditation anbieten, um das allgemeine Schwingungsklima zu erhöhen.

• Ein anderes Gebiet der Veränderung wäre die medizinische Versorgung. In Anissa gibt es eine enge Zusammenarbeit verschiedener Medizinarten: Schulmedizin, Psychiatrie-Psychologie, Schamanismus sowie alternative Methoden. Die Krankenkasse für diese medizinische Versorgung ist lokal angesiedelt und in Form einer Genossenschaft. Alle Bewohner von Anissa und der Umgebung tragen die Krankenkasse nicht nur finanziell, sondern bestimmen auch aktiv über ihren Inhalt und ihr Wirken.

• Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die Behandlung von Kindheits-Traumata gelegt. Diese sind verantwortlich für eine Grosszahl von Beschwerden im Erwachsenenalter (Depression, Borderline Syndrom etc.), aber auch von Gewaltverbrechen und häuslicher Gewalt. Daher ist es so wichtig, Personen mit Kindheitstraumata zu behandeln.

• Die Schulen von Anissa wären ein offener Ort für die Kinder, um zu lernen, handwerklich tätig zu sein, über die Zukunft zu reflektieren. Die Kinder haben viel Zeit, um Freifächer zu besuchen, die ihnen liegen und die ihnen Freude bereiten.

• Die Stadtregierung müsste in Anissa sehr bevölkerungsnah sein. Die Anliegen der Bevölkerung werden ernst genommen und es gibt Stellen, die für die Bevölkerung jederzeit zugänglich sind, um Fragen zu stellen, Anliegen zu formulieren und Hilfe zu holen. Der Verwaltungsappart in Anissa ist einfach und kundenfreundlich gestaltet.

• Kultur hätte einen grossen Platz. Es ist wichtig, mit kulturellen Aktivitäten Leben und Zusammenleben zu reflektieren und zu thematisieren. Kultur und Kunst bringen die Menschen zusammen, fördern die positive Entwicklung der Stadt und tragen zu einer guten Stimmung bei.

Das sind meine ersten Ideen für die Gestaltung der Stadt Anissa. Ich stelle mir vor, dass sich die Einwohner von Anissa sehr gut fühlen. Sie gehen einer sinngebenden Aktivität nach, leben in einer inspirierenden Umgebung und haben Zeit für das Zusammenleben.
Und wie steht es mit dir? Hättest du Lust, in Anissa zu leben? Hast du weitere Ideen für die Umwandlung einer bestehenden Stadt in Anissa?
Bitte lege diesen Artikel nicht weg, weil du glaubst, dass dieses Brainstorming utopisch ist. All diese Ideen sind umzusetzbar wenn sich genügend Leute finden, welche Mut und Lust haben, sie Realität werden zu lassen.

Ursi Singenberger, Life-Coach
Motto: «Lebe deine Utopien, handle in Harmonie mit der Natur und bleib offen für Neues».

Foto: Janosch Szabo

Vision 2035 nimmt deine Vorschläge entgegen.

Wer Lust hat, schreibt an:
redaktion@vision2035.ch
In der nächsten Ausgabe drucken wir dann die Kommentare und ergänzenden Ideen ab. Danach gibt es einen Stadt-Utopie-Workshop mit unserer Autorin Ursi Singenberger.

Biel braucht Steuerzüchter und Kaufkraftlenker

— — — — —
Benedikt Loderer
— — — — —

Städtebau, Stadtplanung? Braucht es nicht. Was Biel benötigt, ist Stadtentwicklung. Das wird offensichtlich, wenn man sich über die grundsätzlichen Geschäftsbedingungen klar wird, die hierzulande gelten. Die Schweiz hat ein stillschweigend vereinbartes Staatsziel: Wir sind reich, reich wollen wir bleiben und noch reicher wollen wir werden.
Was für die Schweiz als Ganzes gilt, gilt auch für Biel. Stadtentwicklung heisst Verteidigung und Mehrung des Wohlstands. Dass es Städte gibt, die reicher sind als wir, ist eine tiefe Kränkung. Zürich ist das Mass der Dinge, was wir innerlich anerkennen, um dann aber laut dagegen zu protestieren. Die Frage ist also, wie kann man Biel zu einem Zürich machen?
Leider gibt es wenig Spielraum. Der Kuchen ist verteilt, uns bleiben die Brösmeli. Doch wir geben nicht auf, keineswegs. Was können wir tun, um reicher zu werden? Es gibt zwei Hebel, das Steuersubstrat und die Kaufkraftlenkung. Wer die Stadtentwicklung verstehen will, muss mit Substrat und Lenkung beginnen.
Das Substrat ist ein Nährboden. Auf dem Steuersubstrat werden Steuern gezüchtet. Das Steuerzüchten hat verschiedene Methoden. Allen gemeinsam ist, dass das Senken, das Steigen bewirken soll. Es geht dabei weniger um das, was man hat, als viel mehr um das, was man anlocken will. Das Steuerzüchten braucht Samen, Keimlinge. Die werden vom Fallwind des Steuersparens herangeweht oder von der Flut der Standortvorteile angeschwemmt. In Biel sollen sie Wurzeln schlagen und zu mächtigen Wirtschaftsbäumen heranwachsen. Steuersparen heisst: Kommt zu uns, wir verlangen weniger als die Nachbarn. Allerdings hat das zwei Grenzen. Die, die der Kanton uns zieht, und die, die unsere Kasse diktiert. Wer kein Geld hat, kann nur bescheidene Geschenke machen. Darüber hinaus sind alle vor dem Gesetze gleich und das behindert das Steuerzüchten. Darum versuchen die Züchter, solche Einschränkungen zu umgehen. Im Klartext: Es gibt Rabatt. Die Stadtentwickler sind dabei sehr diskret, sie machen das unter der Decke. Man muss das verstehen, eine arme Stadt ist erpressbar. Entweder oder, sagt der Neophyt, aber auch der längst Eingewurzelte, der mit Sichselbstausreissen und Abwanderung droht. Man muss begriffen haben: Das Kapital greift an, indem es flieht.

Zwischenbilanz: Das Steuerzüchten ist ein schwieriges Geschäft. Es ist vom Wirtschaftswetter abhängig, so eine bescheidene Finanzkrise kann die Ernte vieler Jahre bösartig schädigen. Dazu kommt noch der weltweite ökonomische Klimawandel. Wenn in Ostasien die Arbeit billiger ist, friert die Schweiz und Biel schlottert. Das Schlimme daran ist, dass die hiesigen Steuerzüchter gegen Wetter und Klima machtlos sind. Man muss sich vergegenwärtigen, das Schicksal Biels wird nicht in Biel entschieden.
Kaufkraftlenkung? Das ist die Kunst, das Geld aufs eigene Territorium zu locken. Dabei stellt man sich Biel als Insel vor. Da draussen schwimmen die Konsumenten und die sollen an Land. Herzlich willkommen, rufen die Lenker ihnen zu, kauft alles in Biel! Die Konsumenten haben ein Böötli, das sie zur Insel bringt, das Auto, denn die Kaufkraft ist automobil. Das Auto ist wirklich gäbig, doch wenn die Kaufkraft aussteigt, um sich zu verwirklichen, ist es plötzlich hinderlich. Es braucht einen Parkplatz. Den muss anbieten, wer die Kaufkraft lenken will. Denn sie ist äusserst launisch und tut zickig. Sie will bedient und verwöhnt sein. Zu Fuss gehen hasst sie innig, denn sie wird vom Prinzip Bequemlichkeit regiert. Darum braucht sie einen Stall für ihr Auto, und den gleich nebenan. In Biel hat man das begriffen und am Bahnhof, beim Kongresshaus und am Neumarkt Autoställe gebaut. Die sind zwar für den Alltag viel zu gross, aber wenn die Kaufkraft anschwillt, an Samstagen zum Beispiel, dann verlangt sie, was ihr von wirtschaftswegen zusteht, einen Parkplatz. Darum müssen die Autoställe aufs Maximum ausgelegt werden. Wenn nicht, gilt auch hier: Die Kaufkraft greift an, indem sie flieht. Sie kann sich überall verwirklichen, im Shopping Center auf einer andern Insel zum Beispiel. Die Konkurrenz ist riesig, darum rüsten wir auf und alle andern auch. Dass die Kaufkraft mal schwach werden könnte, verdrängen wir mit Fleiss. Wer reicher werden will, darf ans Stagnieren oder gar Verarmen gar nicht denken. Der Herrgott, der Bundesrat oder das Schicksal haben für den Fortbestand des goldenen Zeitalters zu garantieren.
Hat man einmal begriffen, dass Stadtentwicklung vom Steuersubstrat und von der Kaufkraftlenkung diktiert wird, so versteht man die Stadt wie sie ist. Und man sieht auch kommen, wie sie wird. Da auch wir reicher werden wollen, werden wir das Steuersubstrat düngen und die Kaufkraft lenken. Mehr braucht es nicht, sicher keinen Städtebau und keine Stadtplanung. Das machen die Stadtentwickler viel besser.

Benedikt Loderer, Stadtwanderer

Foto: Andreas Bachmann

«So besser» ist besser

Was bisher geschah: Nach 60 Jahren Planung gibt es nun ein offizielles Auflageprojekt für den Westast. Er hat zwei Anschlüsse, ist dem Denken des 20. Jahrhunderts untertan, zusammenfassend, er ist stadtzerstörend. Das Komitee «Westast so nicht» stellte im November 2017 die Alternative «Westast so besser» vor. Diese ist realistisch, stadtverträglich und 800 Millionen billiger. Wer glaubt noch an das offizielle Projekt?

— — — — —

Benedikt Loderer,
Daniel Sigrist, Thomas Zahnd

— — — — —

Die Geschäftsbedingungen zuerst: Der Westast kommt. Im Netzbeschluss von 1960 ist die A5 drin, niemand bringt sie da wieder raus. 2014 hat der Bundesrat das Generelle Projekt genehmigt, niemand stösst das um. Der Porttunnel, die Kanalbrücke und der Vingelztunnel sind darin enthalten, ebenso der Grundsatz, dass unter den Boden muss, was kann. Niemand will das ändern. Worüber streiten wir uns überhaupt? Um zwei Anschlüsse. Doch die machen den entscheidenden Unterschied aus zwischen der stadtzerstörenden Verkehrsplanung aus dem 20. und der stadtverträglichen des 21. Jahrhunderts. Die Vergangenheit ringt mit der Zukunft.

Das Retroprojekt

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es immer noch behauptet, die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen. Da es immer mehr Verkehr gebe, brauche es immer mehr Strassen. Da der Verkehr die Quartiere überschwemme, müsse man ihn kanalisieren, ihn in Autobahnen konzentrieren. Leider will er dort nicht bleiben. Zwei Anschlüsse, Seevorstadt der eine, Biel Centre der andere, spucken die gesammelten Autos wieder aus. Es wird Mehrbelastung daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es keine Entlastung bringt. Drei Beispiele: Heute fahren 20 000 Fahrzeuge pro Tag durch die Hauptstrasse von Nidau. Wird das offizielle Projekt verwirklicht sind es noch 17 300, bloss 13,5% weniger. Heute schluckt die Murtenstrasse 11 900 Autos, künftig wird sie mit 16 000 belastet, also 34% mehr. Durch die Seevorstadt sinkt der Verkehr um 1,4% von 14 400 auf 14 200. Man fragt sich bei diesen offiziellen Zahlen, wofür der Westast gut sein soll. Es wird dasselbe wie vorher daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es eines für das Auto des 20. Jahrhunderts ist: 1300 kg Taragewicht für 80 kg Netto. Die offiziellen Planer haben keine Antwort auf die künftigen selbstfahrenden Autos, können sich neue Formen des Individualverkehrs nicht vorstellen, sind blind für das Autoteilen, glauben nach wie vor an die autogerechte Stadt. Es wird Verschwendung daraus.

Das Berner Modell

Weit suchen muss man nicht, um Besseres zu finden: Das Berner Modell. Es ist in der Denkwerkstatt des Tiefbauamtes des Kantons Bern erfunden worden. Die offiziellen Autobahnplaner wissen nicht, was ihre Kollegen seit Jahren Gescheiteres erfunden haben. Sie sollten mal ein Pausengespräch führen. Wer Anschauungsunterricht braucht, geht nach Wabern und schaut sich die Seftigenstrasse an oder nach Köniz, um die Schwarzenburgstrasse zu besichtigen.

Das Berner Modell sorgt für die Verträglichkeit, was auch Stadtverträglichkeit meint. Die Wunden der Anschlüsse verschwinden. Es braucht sie nicht. Es geht nicht nur um die Autos, es geht um das Zusammenwirken aller Verkehrsteilnehmer. Wie erreicht man das? Mit Tempo 30, mit einem Mittelbereich als Querungs- und Abbiegehilfe, mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, bei dem der Widerstand kleiner bleibt als beim Ausweichen auf die Quartierstrassen. Anders herum, ein Mobilitätskonzept, das das beschränkte Autodenken überwindet. Das Berner Modell ist eine Methode, kein Rezept.

Mit besorgniszitternder Stimme haben uns die Propheten gewarnt. Kaum ist der Ostast eröffnet, so werde auf der Bern-, Aarberg- und Ländtestrasse der Verkehr zusammenbrechen. Neue Messungen aber sagen, dass – an der Bernstrasse zum Beispiel – der Verkehr nur von 18 000 auf 19 500 Fahrzeuge pro Tag zugenommen hat, also plus 8%. Der Zusammenbruch fand nicht statt. Er wird auch künftig ausbleiben. Ist der Porttunnel einmal gebaut, so bleiben noch rund 10 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Bernstrasse. Zum Vergleich: Die Seftigenstrasse ist mit rund 20 000 belastet, dazu kommt noch alle 4 Minuten ein Tram. Damit ist bereits absehbar, dass der künftige Boulevard den Verkehr problemlos schlucken wird. «Westast so besser»» ist besser, weil es realistisch ist.

Das Berner Modell führt zur Beruhigung aller Verkehrsteilnehmer, und erlaubt allen, die Strasse zu nutzen. Koexistenz, wie sie auf dem Zentralplatz heute erfolgreich gelebt wird. Nicht die Kapazität ist das allein massgebende Kriterium, sondern das Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer. «So besser» ist besser, weil es verträglich ist.

Das Berner Modell glaubt nicht an die Konzentration, sondern an die Verteilung. Nicht durch zwei Nadelöhre drückt es den Strom, sondern dosiert über fünf Kreisel den Verkehrsfluss. Da der Strom langsamer fliesst, ist er auch weniger laut und weniger stinkig. Die flankierenden Massnahmen werden für die Verlagerung des Individualverkehrs in den Tunnel sorgen. Darüber hinaus wird der Langsamverkehr gefördert, durch Velowege und durch Querungsmöglichkeiten. Zur Erinnerung: «Die Stadt Biel ist bestrebt, mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr nicht mehr steigen zu lassen», so beschlossen vom Stadtrat am 18. Dezember 2014. «So besser» ist besser, weil es den Verkehr beruhigt.

Das Berner Modell ist offen. Es ist kein festgefügtes Regelwerk, sondern eine Methode, die Veränderungen berücksichtigen kann. Die kommende Entwicklungen des Autos und der Mobilität haben reichlich Platz. «So besser» ist besser, weil es nicht starr ist.

Das Berner Modell hat seine Tauglichkeit längst bewiesen. «So besser» ist seine Weiterentwicklung, seine Anwendung auf die Besonderheiten des Westasts. Anders herum: Der Boulevard funktioniert.

Die Kosten

«So besser» ist besser, weil es billiger ist. Wie viel? Wir zählen zusammen:

Kosten	Offizielles Projekt	Westast so besser
Vingelztunnel Rusel bis Seevorstadt 2342 m	224 000 000.-	224 000 000.-
Stadttunnel Seevorstadt bis Brüggmoos 2310 m	1 545 000 000.-	977 000 000.-
Porttunnel 2185 m	244 000 000.-	244 000 000.-
Boulevard	0.-	60 000 000.-
Mehrwertsteuer 7,7%	155 000 000.-	116 000 000.-
Total	2 168 000 000.-	1 621 000 000.-
Gerundet	**2 170 000 000.-**	**1 620 000 000.-**

In diesen Zahlen sind, jedenfalls für «So besser», 10% Unvorhergesehenes und 13,5% für die für Honorare und Nebenkosten eingerechnet, beim Stadttunnel sogar15%. Die Genauigkeit von «So besser» liegt bei plus minus 10%.

Das offizielle Projekt hingegen wird in jedem Fall teurer als zugegeben. Das liegt daran, dass die Kosten beim Ausführungsprojekt, verglichen mit dem Generellen, nicht mehr als 10% höher sein dürfen. Das erreichen die Ingenieure, indem sie herausstreichen, was die 10% übersteigt. Doch unter den 600 Einsprachen gibt es solche, die genau das fordern, was herausgestrichen wurde. Die Stadt Biel zum Beispiel verlangt unter anderem Korrekturen beim Anschluss Seevorstadt und bei der Unterführung Murtenstrasse. Die Gerichte werden entscheiden, wie viel teurer das wird. Zehn Prozent wären 217 Millionen. Und noch etwas, der Vingelztunnel wird rund 90 Millionen teurer sein als offiziell mitgeteilt. Zusammengezählt kostet das offizielle Projekt rund **2,5 Milliarden Franken.**

Wer Sorge trägt zum Steuergeld, baut «So besser», sprich, zahlt 1,6 Milliarden für das vernünftigere Projekt. Einmal vollendet sind das 100%. Wer das technokratische, überrissene, offizielle Projekt bauen will, mutet den Bürgern einen **Mehrpreis von 880 Millionen zu oder 54% mehr.** «So besser» ist also, wie immer schon festgestellt, die Hälfte billiger als das offizielle Projekt.

Die Mühsal

Das offizielle Projekt ist nicht nur altmodisch, es ist auch mühsam. Man kann das kurz zusammenfassen:

• 20 Jahre Bauarbeiten mitten in der Stadt mit allem Lärm, Staub und Belästigung, die sie verursachen. Wie viele Leute werden leiden müssen unter den Bauarbeiten?

• Die Opfer sind bekannt: 745 Bäume werden gefällt, 74 Häuser müssen weg. Was kosten die Enteignungen?

• 600 000 Lastwagenfahrten sind nötig.

• Das Grundwasser drückt, weil es strömt. Die offizielle Röhre schafft eine Barriere, die mit aufwendigen Dückern unterwunden werden muss.

• Das Risiko der Archäologie ist nicht ausgeräumt. Was wenn die offizielle Röhre auf Pfahlbauerreste stösst? Umweg? Mehrkosten in jedem Fall.

• Das offizielle Projekt sagt wenig über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und äussert zum Langsamverkehr nur Beschwichtigungen. Anders herum, statt einer Gesamtsicht beschränkt es sich auf die Planung einer Autobahn.

• Die städtebauliche Begleitplanung schlägt hinter dem Bahnhof eine grosszügige neue Stadt mit Blockrändern vor. Woher Biel die Kraft nehmen soll, sie zu verwirklichen? Es sind Architektenträume. In Biel aber weiss man: Die nächste Uhrenkrise kommt bestimmt. Resultat? Unerklärliche, hässliche, trostlose Fragmente.

Das offizielle Projekt ist veraltet, technokratisch, überrissen, zukunftsblind, kurz, uraltes 20. Jahrhundert. Es ist ein Instrument der Stadtzerstörung.

Das Verträgliche

«So besser» ist besser, weil es alle Mühsal des offiziellen nicht hat. Zusammenfassend:

• Die Tunnelbohrmaschine beginnt beim Brüggmoos und frisst sich in acht Jahren durch Kies und Fels bis sie in Rusel wieder auftaucht. Die Bieler merken nicht, dass sie unterfahren werden. Nur vier beschränkte Baustellen sind nötig: Für die Rettungsschächte.

• Für «So besser» muss in der Stadt kein Baum gefällt und kein Haus abgerissen werden. Das Geld für die Enteignungen kann man sich sparen, es braucht keine.

• Für die vier Rettungsschächte, zugegeben, braucht es Lastwagenfahrten. Wie viele? 20 000? Das sind 3 Prozent des offiziellen Projekts.

• Das Grundwasser fliesst, weil der «So besser»-Tunnel darunter verläuft. Alle hydrologischen Probleme löst die Tieflage.

• Auch die Pfahlbauten unterfährt der «So besser»-Tunnel elegant.

• «So besser» denkt nicht technokratisch, sondern ans Ganze. Wie können wir den Mehrverkehr mit dem öffentlichen und dem Langsamverkehr schlucken? Darauf hat das «So besser»-Projekt vernünftige und realistische Antworten.

• «So besser» hat zwei Abteilungen: «Nötig» und «städtebauliche Chancen». Nötig ist der Tunnel ohne Anschlüsse, städtebauliche Chancen bieten sich vier. Mit dem Abbruch der Häuserzeile zwischen Aarbergstrasse und Zihl kann ein grosszügiger Vorplatz zum Campus und eine Mise-en-relief des Schlosses Nidau erreicht werden. Auf der Nordseite der Zihl wird ein flussbegleitender Weg bis zum Strandbad möglich. Statt ein Autobahnloch hinter dem Bahnhof bleibt ein städtisches Grundstück des Schlachthofs als Entwicklungsreserve erhalten. Wenn das Spital gezügelt werden soll, warum nicht dahin? Der Verkehr, nicht nur der Durchgangsverkehr muss auf die Umfahrung. Das heisst, die Kanalgasse wird verkehrsarm. Die eingelochte Bielschüss, die darunter im Zwangsrohr verläuft, wird als offenes Gewässer wieder identitätsstiftender Teil der Stadt. Keiner dieser vier Vorschläge ist ein Grossprojekt wie die Begleitplanung. Jeder kann einzeln gebaut werden. Resultat? Vielleicht zwei verwirklichte Vorschläge, die sich gut ins Stadtbild einfügen.

«So besser» ist besser, weil es als Gegenprojekt zeitgenössisch, pragmatisch, angemessen, zukunftsgerichtet und 21. Jahrhundert ist.

Was nun?

Bisher hat niemand «So besser» vom Tisch wischen können. Man muss den Gegenvorschlag ernst nehmen. Auf zwei Ebenen: Als politische Hefe und als vernünftigen Vorschlag. Der Westast ist das wichtigste politische Geschäft der nächsten Jahre und das offizielle Projekt verliert laufend an Zustimmung. Bei den nächsten Wahlen wird man fragen: Kandidatin oder Kandidat, wie hast dus mit dem Westast? Da werden einige Sitze wackeln.

Da der Vorschlag vernünftig ist, muss man ihn prüfen. Faktencheck! Richtig, doch nicht bloss ein Nachrechnen der Autobahn, sondern ein Variantenvergleich ist nötig. Das Stichwort heisst stadtverträglich, nicht autobahntauglich. Man kann sich dabei die Stellen hinter dem Komma sparen, es geht ums Ganze, nicht ums Detail. Es braucht Gehirnschmalz, nicht Zusammenzählen. Dabei muss verhindert werden, dass die Täter zu Richtern werden. Die Leute, die den Westast erfunden haben, dürfen nicht damit beauftragt werden, ihr Werk zu rechtfertigen. Denn das wird ihnen sicher gelingen, Stadtzerstörung ist das Resultat. Dabei dürfen sich die Stadtregierungen von Biel und Nidau nicht hinter dem Kanton verstecken. Sie sollten an die 4000 Leute denken, die im Herbst demonstriert haben. Die lassen sich nicht so einfach abspeisen. Wenn es den Behörden ernst ist mit dem Variantenvergleich, so müssen sie die laufende Planung am offiziellen Westast auf Eis legen und abwarten, was aus «So besser» noch wird.

Daniel Sigrist und Thomas Zahnd,
Vorstand Komitee Westast so nicht
Benedikt Loderer, AG Städtebau
Fotos: Daniel Sigrist

8 Autobahnanschlüsse sind genug.

Seftigenstrasse

« Mieux comme ça » c'est mieux

Etat des lieux: après 60 ans de planification, un projet de mise à l'enquête officiel a finalement été élaboré pour l'axe Ouest. Il comprend deux jonctions et est totalement dans l'esprit de ce qui se faisait au XXe siècle: en résumé, il détruit la ville. En novembre 2017, le comité « Axe Ouest pas comme ça! » a présenté le projet alternatif « Axe Ouest mieux comme ça! », réaliste, compatible avec la vie urbaine et coûtant 800 millions de moins. Qui croit encore au projet officiel?

— — — — —

Benedikt Loderer,
Daniel Sigrist, Thomas Zahnd

— — — — —

Petit rappel des conditions générales: l'axe Ouest arrive. L'autoroute A5 est incluse dans l'arrêté fédéral sur le réseau de routes nationales de 1960, personne ne l'en sortira. En 2014, le projet général a été approuvé par la Conseil fédéral, personne ne le remet en question. Le tunnel de Port, le pont du canal et le tunnel de Vigneules en font partie ainsi que le principe de mettre en souterrain tout ce qui peut l'être. Tout le monde est d'accord. Alors, quel est l'objet de la discorde ? Les deux jonctions, qui incarnent la différence entre la planification des transports du XXe siècle, qui détruit la ville, et celle du XXIe siècle, compatible avec la vie urbaine. À Bienne, le futur se conjugue au passé.

Un projet rétro

Le projet officiel prétend toujours être en mesure de résoudre les problèmes de circulation en ville. Etant donné que le trafic augmente constamment, il faudrait toujours plus de routes. Etant donné que les quartiers sont engorgés par le trafic, il faudrait le canaliser, le concentrer sur les autoroutes. Il n'y restera malheureusement pas. Les deux jonctions, Faubourg du Lac d'une part, et Bienne Centre d'autre part, recracheront les voitures collectées. Résultat : une augmentation de la charge de trafic en ville.

Le projet officiel est dépassé parce qu'il ne décongestionne rien du tout. Trois exemples : Aujourd'hui, 20'000 véhicules/jour empruntent la Hauptstrasse de Nidau. Si le projet officiel est réalisé, il y en aura encore 17'300, une réduction de seulement 13,5%. Il serait temps qu'ils aient une discussion à la pause-café. Et celui qui aurait besoin d'une leçon de choses n'aurait qu'à se rendre à Wabern et parcourir la Seftigenstrasse ou aller à Köniz pour admirer la Schwarzenburgstrasse.

Le modèle bernois est un gage de tolérance, synonyme de compatibilité avec la vie urbaine. Les plaies que sont les jonctions disparaissent. Il n'en a pas besoin. Il ne s'agit plus seulement des voitures, mais bien de la cohabitation de l'ensemble des usagers de la route. Comment y parvenir ? En limitant la vitesse à 30 km/h, en aménageant une zone centrale qui serve d'aide à la traversée et au franchissement, à l'aide d'un concept d'aménagement et d'exploitation facilitant l'écoulement des flux de véhicules, comme c'est le cas pour l'évitement des rues de quartiers. En d'autres termes, un concept de mobilité qui aille au-delà de la simple préoccupation automobile. Le modèle bernois n'est pas une recette.

Les prophètes anxieux nous ont mis en garde d'une voix tremblante : à peine l'axe Est sera-t-il ouvert que l'on assistera à une paralysie du trafic sur les rues de Berne, d'Aarberg et du Débarcadère. Les relevés récents indiquent cependant que sur la rue de Berne, par exemple, le volume de trafic est passé de 18'000 à 19'500 véhicules/jour, soit une augmentation de seulement 8%. La paralysie annoncée n'a pas eu lieu et n'aura pas lieu. Dans le cas où le tunnel de Port serait un jour construit, environ 10'000 véhicules/jour circuleraient encore sur la rue de Berne. A titre de comparaison, la Seftigenstrasse a une charge de trafic d'environ 20'000 véhicules/jour auxquels s'ajoute un tram toutes les 4 minutes. On peut donc d'ores et déjà en déduire que le futur boulevard n'aura aucune difficulté à absorber le trafic. « Mieux comme ça » c'est mieux, parce qu'il est réaliste.

Ces chiffres comprennent (en tout cas ceux de « Mieux comme ça ») 10% pour les imprévus et 13,5% pour les honoraires et les frais supplémentaires ; la marge d'erreur se situe autour de plus ou moins 10%.

Le projet officiel en revanche coûtera forcément plus cher que les chiffres annoncés. Cela tient au fait que les coûts du projet définitif ne peuvent pas dépasser ceux du projet général de plus de 10%. Pour y arriver, les ingénieurs tracent tout ce qui excède ces fameux 10%. Mais parmi les 600 recours, il y aura ceux qui voudront savoir précisément ce qui aura été tracé. La ville de Bienne, par exemple, exige des modifications au niveau de la jonction du Faubourg du Lac et du passage sous-voies de la rue de Morat. Les tribunaux décideront de la hauteur du surcoût. Dix pour cent représenteraient 220 millions. Qui plus est, le tunnel de Vigneules devrait coûter environ 90 millions de plus que ce qui a été officiellement annoncé. Au final le projet officiel coûtera Frs. 2'510'000.-, arrondis à **2,5 milliards.**

Quelqu'un soucieux de l'argent du contribuable construirait « Mieux comme ça », c'est-à-dire paierait 1,6 milliard pour un projet plus raisonnable. Une fois le projet achevé, 100% de l'argent est dépensé. Qui souhaite réaliser le projet officiel, technocratique, disproportionné, incompatible avec la mobilité du futur, succinct, désespérément du XXe siècle. Il est l'instrument de la destruction de la ville.

L'acceptable

« Mieux comme ça » c'est mieux parce qu'il permet d'éviter tous les désagréments du projet officiel. En résumé :

• Le tunnelier démarre aux Marais-de-Brügg, creuse son chemin à travers le gravier et la roche et émerge huit ans plus tard à Rusel. Les Biennois ne remarquent pas qu'il travaille sous leurs pieds. Seuls quatre chantiers de tailles réduites seront nécessaires pour les puits de secours.

• « Mieux comme ça » ne nécessite l'abattage d'aucun arbre ni la démolition d'aucune maison. On économise l'argent prévu pour les expropriations, car il n'y en aura aucune.

• La construction des quatre puits de secours nécessitera certes des trajets de poids lourds. Combien ? 20'000 ? Cela représente 3 pour cent de ceux du projet officiel.

• Les eaux souterraines peuvent s'écouler librement, étant donné que le tunnel « Mieux comme ça » passe en dessous. La profondeur résout la totalité des problèmes hydrologiques.

• Le tunnel « Mieux comme ça » passe aussi élégamment sous les sites palafittiques.

• « Mieux comme ça » ne raisonne pas de manière technocratique, mais garde une vision d'ensemble. Comment absorber le trafic supplémentaire avec les transports collectifs et la mobilité douce ? Le projet « Mieux comme ça » a une réponse réalisable.

• « Mieux comme ça » est composé de deux divisions : Nécessaire et Opportunités pour la ville. Nécessaire c'est le tunnel sans les jonctions ; les opportunités pour la ville sont au nombre de quatre : 1) en démolissant la rangée de maisons situées entre la rue d'Aarberg et la Thièle, on obtient une vaste esplanade devant le campus qui met en outre le château de Nidau en valeur ; 2) sur la rive nord de la Thièle, un chemin de berge pourrait être aménagé qui mènerait à la plage ; 3) à la place du trou de l'autoroute derrière la gare, une parcelle urbaine de l'abattoir est conservée comme réserve pour la zone de développement (le jour où l'hôpital devra déménager, pourquoi pas ici ?) ; 4) le trafic dans son ensemble, et pas seulement le trafic de transit, doit passer par le contournement. Cela signifie que la rue du Canal devient une rue à très faible trafic. Et le bras nord de la Suze, qui s'écoule dans le sous-sol à l'intérieur d'une canalisation, redeviendra, en tant que cours d'eau libre, un élément identitaire de la ville. Aucune de ces quatre propositions n'a l'ampleur de la planification d'accompagnement. Chacun de ces projets peut être mené à bien indépendamment des autres. Résultat ? Peut-être deux propositions concrétisées, qui s'intègeront parfaitement dans la physionomie urbaine de la ville de Bienne.

« Mieux comme ça » c'est mieux parce qu'il coûte moins cher. De combien ? Faisons l'addition ensemble :

Les coûts	Projet officiel	Axe Ouest « mieux comme ça »
Tunnel Rusel – Faubourg du Lac 2342 m	224 000 000.-	224 000 000.-
Tunnel Faubourg du Lac – Marais de Brügg 2310 m	1 545 000 000.-	977 000 000.-
Tunnel de Port 2185 m	244 000 000.-	244 000 000.-
Boulevard	0.-	60 000 000.-
TVA 7,7%	155 000 000.-	116 000 000.-
Total	2 168 000 000.-	1 621 000 000.-
Arrondi	**2 170 000 000.-**	**1 620 000 000.-**

Et maintenant ?

Jusqu'à maintenant, personne n'a réussi à écarter le projet « Mieux comme ça » de la table des discussions. Il faut prendre cette contre-proposition au sérieux, et ce à deux niveaux : en tant que levier politique et en tant que proposition sensée. L'axe Ouest est le plus important dossier politique de ces prochaines années, et le projet officiel perd constamment des suffrages. Lors des prochaines élections on demandera : candidate, que penses-tu de l'axe Ouest ? Plusieurs sièges vont ensuite vaciller.

Etant donné que la proposition est sensée, il faut l'examiner. Fact checking ! A vrai dire, il ne s'agit pas seulement de recalculer les coûts de l'autoroute, mais bien d'effectuer une comparaison des variantes, les mots-clés étant « compatible avec la vie urbaine » et non « adapté à l'autoroute ». On peut donc se passer des chiffres après la virgule, on a besoin ici de matière grise, pas d'une addition. Il faut toutefois éviter que les coupables ne soient pas les juges. Les personnes qui ont imaginé l'axe Ouest ne doivent pas avoir l'occasion de légitimer leur œuvre. Car cela leur réussirait certainement, avec comme résultat la destruction de la ville. Les gouvernements des villes de Bienne et Nidau ne doivent toutefois pas se cacher derrière le canton. Ils ne doivent pas oublier les 4'000 personnes qui ont manifesté cet automne. Elles ne s'en laisseront pas conter. Lorsque les autorités envisageront sérieusement d'effectuer la comparaison des variantes, il faudra mettre en veilleuse la planification en cours de l'axe Ouest officiel et attendre de voir ce qu'il adviendra du projet « Mieux comme ça ».

Köniz

A5 - Plaidoyer pour une information objective

L'information des autorités sur la branche ouest de l'A5 est lacunaire et trompeuse.

— — — — —
Denis Rossel
— — — — —

En automne 2007 nos autorités présentaient leurs nouvelles variantes pour la branche ouest de l'A5 à travers Bienne. Contrairement au projet général approuvé par le Conseil fédéral en 1999, toutes ces variantes avaient de larges tronçons à ciel ouvert. La variante officielle actuelle en a gardé les grandes lignes: le tracé, une jonction complète derrière la gare baptisée « Bienne-Centre » et une demi-jonction au Faubourg du lac. En deux mots : 20 ans de travaux et de nuisances, 74 bâtiments démolis et plus de 400 m à ciel ouvert pour 2.2 milliards de francs.

Dix ans plus tard, presque jour pour jour, le comité «Axe Ouest : pas comme ça ! » présentait sa version « Axe ouest : mieux comme ça » entièrement souterraine, qui n'exigerait aucune destruction de bâtiments et dont le chantier n'infligerait aucune nuisance puisque entièrement souterrain et, cerise sur le gâteau, coûterait 1 milliard de moins. Le Graal ? Pas pour l'association « Pro-Westast » qui s'y oppose immédiatement, exige un fact-checking (vérification des faits) du canton et de la ville ainsi qu'une information objective de la population.

Pourquoi rejeter une variante qui semble n'avoir que des avantages avant même de l'avoir étudiée en détail ? Pour bien comprendre, rappelons quelques événements de ces 10 dernières années.

• Le canton de Berne construit la branche ouest sur mandat de l'OFROU (Office fédéral des routes). Le canton travaille donc pour la confédération et non pour la population biennoise.

• Parallèlement à la branche ouest, un pôle de développement économique (PDE) est planifié par le canton et la ville dans le quartier situé entre la place Walser et la rue Gurnigel. Il s'agit d'un projet immobilier à plusieurs centaines de millions. Malheureusement le terrain appartient à des privés. Le canton a ici des intérêts communs avec la ville.

• En 2007, les tronçons à ciel ouvert ont été justifiés par des nouvelles directives de l'OFROU suite aux accidents dans les tunnels du Mont-Blanc et du Gothard. Des riverains ont naturellement voulu consulter ces directives mais ni l'OFROU, ni le canton, ni le maire, ni l'urbaniste et ni le directeur des travaux publics n'ont voulu les leur fournir. On pourrait expliquer ce refus ainsi : les directives n'exigent aucun tracé à ciel ouvert mais que le tunnel soit équipé d'un canal d'aération. ?

• Lorsqu'au au début 2017 la ville organise une exposition sur les mesures d'accompagnement du trafic prévues pour la branche ouest. Ses autorités se pavanent en montrant toutes les routes dont le trafic serait réduit grâce à leur variante, mais escamotent celles dont le trafic augmenterait. La rue de la Gabelle, qui serait la rue de Bienne ayant le plus de trafic, y est même représentée avec des arbres et des promeneurs mais bizarrement sans l'ombre d'une voiture (images en bas à gauche). Le canton pousse le bouchon un peu plus loin :

Comment la ville représente la rue de la Gabelle

Une image plus réaliste et déjà actuelle de la rue de la Gabelle

• Au printemps 2017 a lieu la publication des plans et le piquetage du tracé .

o Les documents du projet ne sont présentés qu'en allemand, ce qui exclut d'emblée de la consultation 42% de la population biennoise. Le conseil municipal biennois, pourtant « gardien du bilinguisme », ne réagit pas.

o Le piquetage est fait de manière volontairement incompréhensible. Des points peints par terre ou des poteaux en bois, souvent cachés, sans numéro ni indication. Un vrai jeu de piste pour boy-scouts. Même après plusieurs heures de recherche tous les points n'ont pu être repérés.
Il était par exemple impossible de se représenter la largeur de l'ouverture de Bienne-Centre sur la rue Gurnigel. Ce piquetage, pourtant simple à réaliser, a été piqueté ainsi :
l'axe de l'autoroute est bien visible sur le trottoir en face de la Coop, un bord de la jonction est représenté par un piquet en bois à 5 m en retrait du trottoir caché dans un bosquet, et l'autre bord est indiqué derrière le bâtiment des anciens abattoirs. Les images ci-dessous démontrent que le piquetage a été réalisé dans le même esprit d'opacité sur tout le tracé, de Rusel aux Marais de Brügg. Des points sur des trottoirs, des places de parc (donc invisibles si une voiture y est parquée) ou sur des barrières, sans numéro ni la moindre information. Dans la plupart des cas on ne réalise même pas qu'il s'agit du piquetage de l'A5. Les autorités avaient-elles tellement peur que la population puisse réaliser la démesure du projet ?

o Dans les quartiers touchés, des affiches font de la propagande unilatérale et enjolivent la variante officielle. Par exemple la rue de la Gabelle (encore elle…) qui est représentée en zone piétonne au milieu de laquelle flânent quelques piétons.

Comment le canton représente la rue de la Gabelle

o L'ordonnance fédérale sur les routes nationales (ORN) dit dans son article 14 « si un défrichement s'impose, les surfaces à défricher ou les arbres à enlever doivent être indiqués ». Difficile d'être aussi clair. Le canton n'a marqué aucun des de 750 arbres qui seraient abattus pour la branche ouest. Mais lorsque des citoyens posent des affiches sur les arbres sacrifiés ce sont les autorités municipales qui les font enlever, refusant ainsi une information à laquelle la population a droit.

Informé par email de cette mésinformation et du piquetage lacunaire, le maire de Bienne se contente de renvoyer l'adresse de l'agence de communication du canton. Nous aurions espéré de sa part un « c'est inacceptable », mais apparemment cette arnaque est plus acceptable qu'une maison orange.

• Lors de la journée des portes ouvertes du Musée de la Machine Müller, un panneau informant que le quartier de Wydenau ainsi que le musée serait détruits avec le projet officiel a été placé par le groupe « Biel notre amour » au bord de la Suze. Le comité « Pro-Westast » a réagit en allant se plaindre auprès du maire. Comment c comité peut-il d'une part demander un fact-checking, mais d'autre part refuser que la population soit informée sur un fait avéré ?

• Les villes de Bienne et de Nidau semblent se réjouir des expropriations et démolitions de bâtiments dues à l'A5 puisqu'elles demandent, par voie d'opposition, l'expropriation avec droit de préemption de 29 parcelles supplémentaires.

Ces quelques faits démontrent que le canton et la ville agissent de manière coordonnée autant dans le choix de la variante que dans une information unilatérale et enjolivée. Les autorités ne désirent pas seulement construire une autoroute pour résoudre les problèmes du trafic, mais une autoroute qui exproprie et permet la construction du PDE. En somme, l'A5 devient un « outil de démolition et d'expropriation ». Pour elles, la jonction Bienne-Centre doit impérativement se trouver là où le PDE doit être construit, toute autre variante devenant inacceptable. Pour convaincre la population, les autorités ont donc choisit de la tromper avec une information équivoque ou unilatérale.

La demande de fact-checking de Pro-Westast est donc la bienvenue. Mais il ne faudra pas vérifier uniquement la variante « axe ouest : mieux comme ça ! », mais également la variante officielle. Etant donné que seuls les aspects positifs de celle-ci ont été présentés jusqu'à maintenant, on peut à juste titre se demander si ses coûts, sa durée de construction, les nuisances ou les prévisions du trafic n'ont pas aussi été estimés de manière très optimiste. Rappelons-nous le dépassement de budget et le retard pris lors de la construction de la Transjurane.
Lorsqu'il faudra comparer les prix des deux variantes, il sera impératif de tenir compte du prix « immatériel » des éléments suivants : la perte de qualité de vie des habitants de Nidau et de Bienne qui subiront le bruit et les nuisances du chantier pendant les 20 ans de travaux, les pertes de location dans les quartiers concernés, les souffrances des expropriés et déplacés, les crises de nerf des automobilistes qui resteront coincés dans d'interminables bouchons et devront faire de grands détours pour atteindre leur destination et l'altération de la santé de tous les riverains qui auront à subir les nuisances générés par les automobilistes précités.
La volonté de « Pro-Westast » d'informer objectivement la population est également une très bonne nouvelle, qui demande confirmation : l'expérience de la récolte des signatures de la pétition nous a montré que plus les gens sont informés, plus ils s'opposent à la variante officielle de la branche ouest. La question cruciale est de savoir qui fera le fact-checking. Charger les autorités cantonales et municipales de s'en charger comme le demande « Pro-Westast » reviendrait à mandater l'état russe pour le contrôle anti-dopage des Jeux Olympiques. On connaît le résultat de Sotchi...

PS : Même si ce projet a empoisonné la vie de nombreux Biennoises et Biennois pendant 10 ans, il faut lui reconnaître un aspect très positif : une immense solidarité est née à Bienne, des milliers de personnes se sont mobilisées, se sont révoltées, se sont engagées et surtout se sont rencontrées. Probablement depuis la construction de la maison du peuple en 1932, du jamais vu à Bienne.

Denis Rossel (62), membre de la LQV (LebensQualität / Qualité de Vie) et de « Bienne notre amour », copropriétaire de bientôt 3'000 voitures mais qui ne veut pas sacrifier notre ville à la bagnole.

Y a-til un rapport ?
Code pénal suisse, Art. 146 (Escroquerie)
1
Celui qui, dans le dessein de se procurer ou de procurer à un tiers un enrichissement illégitime, aura astucieusement **induit en erreur** une personne **par des affirmations fallacieuses ou par la dissimulation de faits vrais** ou **l'aura astucieusement confortée dans son erreur** et aura de la sorte déterminé la victime à **des actes préjudiciables à ses intérêts pécuniaires ou à ceux d'un tiers** sera puni d'une peine privative de liberté de cinq ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

Références :

Mot-clé / citation	Auteur	Référence
schizophrène	Erich Fehr	BB 2018_46, page 5
égoïste	Erich Fehr	BB 2017_2, page 2
Comparaison avec l'Afd, populiste	Parzival Meister	BT, Wochenkommentar 30.9.2017
Les entrées/sortie en tunnel ne sont plus autorisées	Lars Guggisberg	BT, 30.9.2017, page 3

Bienne en Transition in Biel ?

Le mot Transition est très pratique car il permet d'envisager un grand changement dans l'organisation de nos sociétés sans pour autant invoquer la violence ou la révolution. Au contraire, il rassemble et motive. La Transition est un mouvement citoyens pour repenser et reconstruire notre monde.

— — — — —
Aline Joye
— — — — —

Et pour Bienne?

Nous désirons créer avec vous la ville de demain. Nous aimerions contribuer avec vous à l'émergence d'un monde plus juste, résilient et positif. Il ne s'agit pas d'inventer quelque chose de complètement nouveau, mais de réunir les personnes et les organisations qui, depuis longtemps ou récemment, s'engagent pour une transition écologique et sociale.

Nous vous invitons donc à la soirée « Bienne en transition – Créons ensemble le monde de demain ». Cette manifestation aura lieu à l'Eglise Saint-Paul, Crêt-des-Fleurs 24, Bienne-Madretsch, le mardi 6 mars de 18h30 à 21h00. Elle sera suivie d'un temps de convivialité autour d'une soupe.

Une formation de deux jours sur comment lancer une initiative de transition aura lieu les 24 et 25 mars 2018 (info à droite).

Biel in Transition?

Wir wollen mit euch gemeinsam die Stadt von morgen gestalten. Wir möchten zusammen zu einer gerechteren, widerstandsfähigeren und positiveren Welt beitragen. Es geht nicht darum, etwas völlig neues zu erfinden, sondern die Menschen und Organisationen zusammenzubringen, die sich schon lange oder erst seit kurzem für einen ökologischen und sozialen Wandel engagieren.
Deshalb laden wir zum Anlass«Biel in Transition - Gemeinsam die Welt von morgen gestalten» ein. Dieser Anlass findet in der Pauluskirche am Blumenrain 24 in Biel-Madretsch am Dienstag, 6. März, von 18.30 bis 21.00 Uhr mit gemütlichem Beisammensein im Anschluss statt. Er soll dem gegenseitigen Kennenlernen dienen und die Idee der Transition-bekannt etwa aus dem Film «Tomorrow» - näherbringen. Der Anlass ist der erste von weiteren Anlässen. Am 24. und 25. März wird ein zweitägiges Transition Training durchgeführt.

Aline Joye,
Mitinitiatorin von «Biel in Transition»
Inspiration: reseautransition.be

Lancer une initative de Transition, Formation de 2 jours à Bienne (en français), **Samedi 24 et dimanche 25 mars 2018**

Lancer et énergiser la transition là où vous vivez!

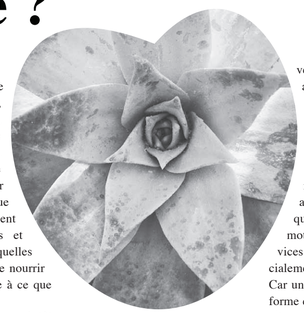
2 jours pour découvrir des idées et des outils pratiques pour préparer, démarrer ou relancer une initiative de Transition citoyenne, découvrir les dimensions tant intérieures qu'extérieures du changement positif et repartir reliés à la puissance du mouvement.
Il s'agit de la formation de base organisée par le Transition Network et adaptée à notre contexte.
Pour qui : Cette formation est idéale pour ceux et celles qui découvrent la Transition. C'est aussi une formation idéale si vous énergisez un projet de Transition et que vous souhaitez renforcer vos compétences et vos connaissances.

Contact et inscription : Si vous êtes intéressé-es et/ou vous souhaitez vous inscrire merci d'envoyer un mail à info@reseautransition.ch. La participation est limitée à 20 places. Votre place est réservée définitivement après avoir versé les frais de base.
Cet formation est organisée par le Point de contact suisse du Transition Network international en collaboration avec Vision 2035.

Info et inscription (places limitées) :
info@reseautransition.ch

La ville idéale ?

— — — — —
Maria Ionescu
— — — — —



Vendredi soir, l'école est finie, pas le boulot. Je travaille au cinéma, avec deux autres personnes tout en discutant des vacances et de Noël. Et ma collègue commence à me parler du week-end à venir. Elle a hâte, me dit-elle, de recevoir des bons cadeaux, pour pouvoir ensuite s'offrir une tournée de shopping en ville. Elle a « vraiment besoin de nouveaux habits ».
Dehors, les gens traînent autour du marché de Noël et des magasins, engourdis, mais les yeux à l'affût et les sacs plein les mains. Moi, tout ça, la frénésie qui s'installe en ville, le besoin compulsif d'acheter, la publicité invasive qui accompagne les fêtes d'hiver, ça fait quelques années que ça ne me parle plus. Ça me déprime si ce n'est autre chose. Je suis (et tout acheteur est) confrontée, plus que pendant toute autre période de l'année, au sentiment du déchirement entre désir temporaire et l'absence d'un réel besoin.
Je regarde ma collègue, je lui souris par politesse, avec en tête les femmes, les enfants et les hommes exploités, qui fabriquent les vêtements qu'elle va probablement s'offrir dans quelques jours. Que portons-nous en ce moment même ? Quelles mains et quels yeux ont souffert, quelles bouches ont eu de quoi se nourrir aussi, à cause de et grâce à ce que nous portons ?
Tout ça est joli (ou je devrais plutôt dire triste), mais qu'est-ce que ça a à voir avec Bienne et l'urbanisme ? Eh bien, ça fait réfléchir. La croissance de nos villes, de notre société de consommation est basée sur une croissance économique qui doit être maintenue en constante évolution pour fonctionner. Une augmentation des ressources est nécessaire pour produire toujours plus, sur une planète qui s'appauvrit pourtant en richesses naturelles.

Dans le monde idéal (celui que j'imagine, en tout cas), dans la ville idéale, le développement ne serait plus fondé sur la croissance économique ; il serait fondé non seulement sur la croissance du bien-être de ses habitants – mais aussi sur la croissance du bien-être général au travers du monde (autres villes, nature, etc). Difficile à mesurer, difficile à définir, ce fameux bien-être. Bien-être qui peut vite devenir en lui-même un business, d'où la difficulté de trouver une démarche sincère pour améliorer notre monde.

Imaginez une ville où, les citoyens, en tant que consommateurs informé-e-s, mettraient l'accent sur le commerce équitable ; agriculteurs, artisans et entreprises , mais qui ont toutes et tous comme moteur la passion pour des services et des biens respectueux socialement et environnementalement. Car un bien-être social est déjà une forme de bien-être économique. Les citoyens ne se contenteraient pas d'acheter n'importe quel produit – le moins cher – d'une grande multinationale qui s'en fiche pas mal du droit des travailleurs, de la conservation de la nature, etc. Ils se rendraient compte que dans un monde de plus en plus interdépendant du fait de la mondialisation, tout geste a un impact plus grand et important que ce que nous pourrions croire. Le plus petit choix peut avoir (et la plupart du temps a) des répercussions à des centaines, des milliers de kilomètres, sur des personnes et des paysages dont nous n'imaginons même pas l'existence. Les consommacteurs sont autant responsables que les entrepreneurs de la tournure que prend le développement de nos sociétés.
Des entreprises dont les valeurs favoriseraient le bien des personnes ET de la nature dans laquelle nous ancrons nos sociétés feraient tourner nos vies. La vision de ce bien se définit avant tout et surtout par un accomplissement et une satisfaction individuels et communautaires. Un bien dont le système ne serait plus fondé sur un comportement qui refuse de regarder la crue vérité en face – car les problèmes et les impacts négatifs de nos manières de consommer et produire sont bien évidents - mais sur un choix sincère, sur une éthique de vie des citoyens qui va dans la direction du bien pour le monde entier.
Enfin tout ça, tout ça passe par l'éducation et l'information des consommateurs. À chacun de faire ses choix, finalement. Mais est-ce un choix personnel, si une autre possibilité moins nuisible se présente ; si ce choix empiète sur le bien-être des autres et de nous-mêmes finalement ? Reste à y réfléchir.
Il est enfin essentiel de garder les yeux ouverts lorsque nous nous retrouvons face aux rayons des magasins. Les informations sont là, accessibles pour la majorité d'entre nous, essayons de comprendre ce qui va mal, de chercher une solution. Rêvons et vivons nos villes et nos vies animés par l'amour de ce que signifie être un humain.

Maria Ionescu, étudiante en dernière année au Gymnase français de Bienne, est elle-même à la (difficile) recherche d'une vie éthique et responsable.

Photo: Maria Ionescu

Kleinanzeigen — petites annonces

Kleinanzeigen erstellen
Insertion de petites annonces

Breite/ Largeur: 4.7cm
Höhe/ Hauter: nach Bedarf / selon les besoins

Deine Postadresse und Telefonnummer muss für die Redaktion ersichtlich sein.
La rédaction doit connaître ton adresse postale et ton numéro téléphone.

Mehrfachschaltungen möglich /
Possibilité de réinsérer l`annonce

Inserat inkl. Bargeld an:
Annonce et argent liquide à:

Vision2035
«Kleinanzeigen»
Obergasse 22, 2502 Biel
Annoncen.Vision2035@gmx.ch

Die Inserate werden in der Reihenfolge des Eintreffens berücksichtigt und in der nächsten Ausgabe publiziert.
Les annonces sont traitées par ordre d'arrivée et publié dans la prochaine édition.

Preis für folgende Rubriken:
35 Rp./mm in der Höhe
Coût pour les rubriques suivantes:
35 Ct./mm à la hauteur

- Vermietung / Location
- Kauf / Verkauf / Vente
- Kursangebote / Offres de cours
- Ferienangebote / offres de vacances
- Dr. Love Kontakte / Contacts (Chiffre, plus 6.— Bearbeitungsgebühren/ Nachsendung)
- Dienstleistungen / Services

Preis für folgende Rubriken:
25 Rp./mm in der Höhe
Coût pour les rubriques suivantes:
25 Ct./mm à la hauteur

- Wohnen / Logement
- Arbeit / Travail,
- Verschiedenes / Divers

Folgende Rubrik ist kostenlos:
La rubrique suivante est gratuit:

- Gratis oder Tauschen / à donner gratuitement ou à échanger

Konto: Alternative Bank Schweiz
Vision2035, Obergasse 22, Biel
IBAN CH10 0839 0034 2133 1000 0

Kursangebote • Offres de cours

Meditieren Singen, Tanzen
Ariya B. Baumann & Monika Stocker
9. bis 13. Mai 2018, Haus Tao, Wolfhalden AR
Ein Meditationswochenende, in welchem Lieder, sakrale Kreistänze und Metta-Chants in die Stille der Meditationspraxis einfliessen.
www.stimmeundstille.ch
Auskunft und Anmeldung: Monika Stocker singen@stimmeundstille, 071 333 12 80

Workshops in Biel, 2018
Taketina
mit Alex Weide, 25.3.
Polyphone Gesänge der Dörfer Italiens
mit Annunziata Matteucci, 27.-29.4.
Jodeln
mit Ingrid Hammer, 17.6.
Afropean Music: Western & African worlds
mit Anita Daulne, 13.-14.10.
Info & Anmeldung:
Claudia Bergomi
079 523 04 06,
claudiab@protonmail.ch

Kursangebote • Offres de cours

Eltern-Baby-Musik
Eltern-Baby-Musik
(für Babies bis ca. 1 Jahr
Mit einem Elternteil oder Begleitperson)
Die ersten Lieder, Tänze, Verse in der Gruppe erleben!

Eltern-Kind-Singen · Chants parent-enfant
Eltern-Kind-Singen
(für Kinder ab 1.5 Jahren
Mit einem Elternteil oder Begleitperson)
Die ersten Lieder, Tänze, Verse in der Gruppe erleben!

www.singdingbiel.ch
Tel. 076 346 27 05

Dienstleistungen • Services

Régulation du Stress par des Traitements Enérgetiques Respirations Mouvements La pleine conscience
marianne bienz hartmann
Quai du Bas 23, 2502 Bienne
079 725 71 26
www.aufildeleau-biel.ch
> régulation du stress

Kursangebote • Offres de cours

Müzu Wildkräuter Magglingen
Kurse für Kinder & Erwachsene

Essbare Wildpflanzen
Heilkraft der Wildkräuter
Selbsthilfe aus der Natur

Du findest unser neues Kursprogramm 2018 ab März unter http://müzu.ch:

Individuelle Gesundheitsberatung und Kurse auf Anfrage

Kräuterprodukte
Verkaufsstellen unter http://müzu.ch oder nach **Absprache direkt ab Hof**

Anmeldung und Information:
Müzu, Burgerweg 36, 2532 Magglingen
Tel. 032 322 08 03
http://müzu.ch info@müzu.ch

Zusammenarbeit mit
www.natur-schule-see-land.ch
www.bioterra.ch
www.pronatura-be.ch/seeland

Yoga ist eine Reise nach innen – in Dein Herz.

Herzlich willkommen zu einer unverbindlichen Probelektion (nach gegenseitiger Absprache).

Gruppenkurse (max. 8 Personen):

Mittwoch I Biel
17.30 – 19.00 Hatha Yoga
19.30 – 21.00 Yin Yoga

Donnerstag I Bern
17.30 – 19.00 Yin Yoga
19.30 – 21.00 Hatha Yoga

Herzlich willkommen zu einer unverbindlichen Probelektion

Freitag I Nidau
08.30 – 10.00 Hatha Yoga
10.30 – 12.00 Yin Yoga

Corinne Aebischer
Dipl. Yogalehrerin YCH / EYU
www.corinneyoga.ch
info@corinneyoga.ch
078 65 444 10 I

Wohnen • Logement

Genossenschaft
sucht Menschen für
Generationen-Wohnprojekt
in Bauernhaus in
Pieterlen
•
Viel Cachet, schöner Innenhof, Bauerngarten.
•
Zum gemeinsamen Kauf und Umbau.
•
info@wohnen3plus.ch
034 431 13 25

Seniorin, no guet zwäg, wünscht sich einfache 1-3 Zimmer-Wohnung rund um den Bielersee mit öV erreichbar und einem Stück Garten, wo sie ihre Perma-Kultur -Träumli verwirklichen kann. Tel. 061 771 02 44

Musikerin (49J.) sucht auf Juli/August 2018 Mietwohnung ab 2,5 Zi mit Balkon/Garten in musikfreundlichem Haus mit netten Nachbarn in Nidau/Brügg/Biel. Gerne in Hausgemeinschaft. 077 441 58 56 (SMS) franska@bluewin.ch

Dienstleistungen • Services

Stressregulation durch
Energetische Behandlung
Atmung Bewegung
Achtsamkeit
marianne bienz hartmann
Unterer Quai 23, 2502 Biel
079 725 71 26
www.aufildeleau-biel.ch
> stressregulation-marianne-bienz

Vitalität, Gesundheit, bien-être.
Alessandra Carpenè
Praxis Shiatsutherapie | Energie-Körperarbeit | Beratung | Komplementärtherapie
Cabinet Ring 12 | 2502 Bienne |
079 773 17 36 | www.shiatsuundmehr.ch

Kursangebote • Offres de cours

WURZEL ZWÄRGLI
waldspielgruppe biel bienne
SCHNUPPERTAGE
Kommst du mit uns in den Wald? Ganzjahresangebot für Kinder ab ca. 2½ Jahren.

Dienstagmorgen	**20. März / 22. Mai** 9.00 - 13.00 Uhr	Sandrine Hilfiker 078 832 60 02
Dienstagnachmittag	**27. März / 29. Mai** 14.00 - 17.00 Uhr	Beatrice Pfister 032 373 56 60
Donnerstagmorgen	**22. März / 17. Mai** 9.00 - 12.00 Uhr	Patricia Allemand 078 812 27 97
Freitagmorgen	**27. April / 1. Juni** 9.00 - 13.00 Uhr	Esther Hasenfratz 032 342 49 12

Mehr Infos unter www.waldspielgruppe-biel.ch
Bei Interesse bitte anmelden.

Kurs Elementar Pantomime

Ziel des Kurses ist es, Körper, Vorstellungskraft und Empfindung zu vereinen. Pantomime in diesem Sinne ist ein Weg zu sich selbst, wodurch Kreativität und Spielfreude geweckt werden.

Ort: KuFa / Gurzelenstr. 11 / Biel
Zeit: jeweils Donnerstag 19-21 Uhr
Preis: 30.-/Abend / 10er-Abo: 240.-
Ausrüstung: Bequeme Kleidung, wenn möglich schwarz
Leitung und Anmeldung:
Lukas Dreyfus, 078 811 57 15

gratis • gratuit

Das Geheimnis der Terra Preta (Bio Char), Vortrag von Felix Jenny, organisiert vom Verein Mubaya Ökodorf Zimbabwe
17.3.2018, ab 17.30
Selbsthilfe, Bahnhofstrasse 39, Biel, 1. Stock. Eintritt gratis, Kollekte.
•
Le secret de la Terra Preta (Bio Char) Présentation de Felix Jenny, organisée par l'association éco-village Mubaya, Zimbabwe.
17.3.2018, dès 17h30
Info-Entreaide BE, Rue de la gare 30, Bienne, 1ière étage. Entrée gratuite, collecte.

Kauf • Verkauf • Vente

Honig - Süsses Gold von Bienen aus der Region
Von fleissigen Bienen in Orpund gesammelt, von mir sorgfältig in Biel verarbeitet und bis an Ihre Haustür in Biel, Port, Brügg, Nidau, Ipsach oder Orpund geliefert.
Bestellungen gern per Email bei Imker Robert, robert_schreier@gmx.ch

gratis • gratuit

Zimmerpflanzen zu verschenken
- Forellenbegonie (blüht rosa)
- Brasilian Walking-Iris (neomarica gracilis)
Verena Baumgartner, 076 401 79 38, Hauptstrasse 18a, 2560 Nidau

gesucht • cherché

Terrain Gurzelen
sucht 2 noch funktionstüchtige Elektro-Boiler zur Erzeugung von Warmwasser:
est à la recherche de 2 boilers pour chauffer l'eau:
1 x 80-120 Liter
1 x 120-160 litres
Contact:
info@terrain-gurzelen.org

Zuhause sein

Für die meisten Bewohner der Schweiz bedeutet ihr Zuhause ein sicherer Ort, zu dem sie immer wieder zurück kehren, ohne sich darüber Sorgen machen zu müssen, dass sie diesen Ort von einem Tag auf den anderen plötzlich verlieren könnten.Für tausende von Menschen ist dies jedoch nicht der Fall.

———————
Susanne Erb
———————

Mindestens 100’000 Menschen leben als sogenannte Sans-Papiers ohne Aufenthaltsbewilligung in der Schweiz. Viele von ihnen müssen jederzeit damit rechnen, unter Polizeigewalt ausgeschafft zu werden. Ihnen bleibt nur ein Leben in der Illegalität, ohne ein Zuhause, wo sie sich sicher fühlen dürfen.
Mit dem Ziel, ein Zeichen gegen Ausgrenzung zu setzen und die Lebenssituation all derjenigen, die von Rassismus und Ausgrenzung betroffen sind, zu verbessern, wurde vor vielen Jahren in Zürich der Lauf gegen Rassismus ins Leben gerufen. Es handelt sich hierbei um einen SponsorInnenlauf, der jährlich u.a. vom Gewerkschaftsbund des Kantons Zürichs organisiert wird. Es werden Gelder für Organisationen gesammelt, welche die Situation von MigrantInnen verbessern helfen. Ein Teil der Einnahmen geht beispielsweise an die Sans-Papiers Anlaufstelle (SPAZ). Sie berät Sans-Papiers bei der Einforderung von Grundrechten und unterstützt sie in ihrem Migrationsverfahren.

Am 17. September 2017 fand der Lauf zum 16. Mal statt.
Es war bereits das dritte Jahr, in dem ich gemeinsam mit Gracia, einer 17 jährigen Jugendlichen aus dem Kongo, daran teilnahm.

Ich lernte Gracia im Rahmen meiner Arbeit als Sozialpädagogin kennen. Sie war im Alter von 13 Jahren als Sans-Papiers in die Schweiz gekommen. Die Tante, bei der Gracia im Kongo aufgewachsen war, liess Gracia zu ihrem Vater in die Schweiz bringen und brach gleichzeitig den Kontakt vollständig ab.

Die Autorin mit Gracia am Lauf

Gracia kam alleine in ein für sie völlig fremdes Land, in dem sie niemanden kannte. Es war ihre erste Begegnung mit ihrem Vater. Trotz vielfältiger Herausforderungen gelang es Gracia schnell, sich in ihrer neuen Umgebung zurechtzufinden, die deutsche Sprache zu lernen und stabile Beziehungen aufzubauen. Sie schloss erfolgreich die Sekundarschule ab und besuchte danach verschiedene Berufsvorbereitungssemester.
Während sich andere Jugendliche oft schwer tun, eine berufliche Perspektive zu entwickeln, setzte sich Gracia bereits früh mit verschiedenen Berufsmöglichkeiten auseinander. Sie absolvierte mehrere Schnupperlehren und Praktika. Da sie ein feines Gespür für Menschen hat und über viele soziale Fähigkeiten verfügt, entschied sie sich für einen Beruf in der Krankenpflege.
In den fast 5 Jahren, die Gracia bereits in der Schweiz lebt, wurden sämtliche Gesuche für eine Aufenthaltsbewilligung abgelehnt, sowohl im Rahmen des Familiennachzuges als auch des Härtefalls. Ihr droht nun die Ausschaffungshaft. Und dies, obwohl Gracia sehr gut integriert ist und im Kongo keine Anlaufstelle, ganz zu schweigen von einem Zuhause, mehr hat.
Gracia fühlt sich in der Schweiz zuhause. Ihr Leben bedeutet jedoch ein ständiges Hoffen und Bangen. Sie hat sich mit grossem Engagement eine Zukunftsperspektive erarbeitet und nie aufgegeben, für ihre Ziele zu kämpfen. Auch die Sans-Papiers -Stelle setzt sich weiterhin mit gross- em Einsatz für sie ein.
Vor wenigen Wochen erhielt Gracia die Zusage für eine Lehrstelle in einem Pflegeheim. Nun gibt es einen neuen Hoffnungsschimmer, dass ihrem Gesuch um eine Aufenthaltsbewilligung doch noch stattgegeben wird und sie sich somit hier ein sicheres «Dihei» aufbauen darf.
Natürlich haben wir uns fest vorgenommen, auch am 17. Lauf gegen Rassismus teilzunehmen, um wieder ein Zeichen für Solidarität und gegen Ausgrenzung zu setzen. Für Gracia bedeutet ihre Teilnahme auch, denjenigen Organisationen, die sich für sie engagieren, in ihrem Fall vor allem der Sans-Papiers-Stelle, etwas zurück geben zu können.
Wir hoffen, dass Gracia auch dieses Jahr wieder mit am Start sein darf.

Susanne Erb, Sozialpädagogin, Zürich

Downsizing… the budget

Lifestyles 2035

Was heisst es, ein materiell minimales Leben zu führen? Unsere Autorin hat für sich die Downsizing-Entscheidung gefällt und berichtet fortlaufend über die erwarteten und unerwarteten Folgen davon. In diesem Beitrag geht es um die Chancen und Herausforderungen, mit wenig Geld auszukommen.

———————
Loa Buchli
———————

Vor ein paar Monaten habe ich meinen Job und meine Wohnung gekündigt. Mein Leben sollte eine neue Ausrichtung erhalten – konkreter, ökologischer, einfacher. In der Zwischenzeit habe ich eine neue Beschäftigung und eine neue Bleibe, beides in der Philosophie meiner aktuellen Lebensphase: weniger (Besitz und Geld) ist mehr (Zeit).
Mein neuer Arbeitsplatz ist eine Kaffeebar. Wo ich jahrelang als Kundin den feinen Kaffee und die frischen Säfte geschätzt habe, stehe ich jetzt als Barista auf der anderen Seite. Ich liebe diese Arbeit! Sie lässt mich die Stadt und ihre Bewohner mit neuen Augen sehen. Und ein Cappuccino ist ein konkretes Produkt. Die Reaktion der Gäste ist unmittelbar, wenn er gelungen ist, und sowieso, wenn etwas nicht stimmt. Genau, was ich suchte.
Mit der Arbeit in der Bar bin ich zeitlich weniger eingebunden als vorher mit meinem 150%-Job, ich erwirtschafte aber auch nur einen Bruchteil meines damaligen Bundeslohnes. Darauf habe ich mich bewusst eingelassen. Ich war überzeugt, sparsam und genügsam genug zu sein, um damit über die Runden zu kommen. Aber ich war mir nicht bewusst, wie herausfordernd es ist, wenn die Finanzen knapp sind.
Zum ersten Mal in meinem Leben habe ich ein Budget zusammengestellt, um zu sehen, was ich mir leisten kann, wenn ich nur von meinem aktuellen Einkommen leben möchte – und habe erst einmal leer geschluckt. Auch wenn ich ganz sparsam rechne, verschlingen Miete, Telefon, Krankenkasse, Versicherungen und Steuern, Essen und Mobilität monatlich schon gut Fr. 2000.–. Und dabei war ich noch nicht beim Arzt, geschweige denn beim Zahnarzt. Von Theater oder Konzerten keine Rede. Was sage ich künftig Freunden, die mit mir Essen oder ins Kino gehen wollen? Zeit hätte ich zwar…

Aber auch das Zeitbudget ist schneller aufgebraucht, als erhofft. Allerdings bereichert und stärkt der Einsatz dieses Budgets mein soziales Netz unheimlich – vielmehr als dass dies Geld je getan hätte. Die Dankbarkeit meiner Freundin für die Übersetzung ihres italienischen Textes auf deutsch ist wunderbar, genauso wie ihre helfende Hand beim Montieren einer Lampe, oder die Unterstützung meiner Familie und Freunde bei meinem Umzug in meine neue, kleine Bleibe, weil Zügelunternehmen oder auch nur das Mietauto ausser finanzieller Reichweite liegen.

Hat jemand gesagt, dass es leicht wird? Auf jeden Fall bleibt es spannend!

Loa Buchli, seit über 10 Jahren (gerne) in Biel, bis vor Kurzem als Ökonomin Sektionschefin im Bundesamt für Umwelt, ist gespannt auf ihre Zukunft, hoffentlich mit möglichst kleinem (persönlichen und beruflichen) ökologischen Fussabdruck. Ihr erster Beitrag zu ihren Downsizing-Erfahrungen erschien in der Nr. 25.5 vom Dezember 2017, auch online auf www.vision2035.ch zu finden.

Das Schweizer Urvertrauen

Warum wir uns glücklich schätzen sollten, nicht von Mauern umringt zu sein.

———————
Levin Stamm
———————

Ich komme an und bin perplex. Costa Rica, ein Land mit einer Natur von blühender Schönheit, progressiv, mit einer einzigartigen Energiepolitik, die zu hundert Prozent auf erneuerbaren Energien aufbaut. Das muss ein weltoffener, herzlicher und friedlicher Flecken Erde sein. Wegen seiner Neutralität wurde das Land auch die «Schweiz Zentralamerikas» genannt. Sogar die Armee ist abgeschafft. Costa Rica ist reich, zumindest verglichen zu seinen Nachbarländern. Arbeitslosenraten sind stabil, das Bildungssystem funktioniert reibungslos. Die Saläre, aber auch die Preise gehören zu den höchsten in Lateinamerika. Der boomende Tourismus bringt Jahr für Jahr mehr Besucher vornehmlich aus Europa und den USA und ist damit bereits zur Haupteinnahmequelle des Landes geworden. Böse Zungen sprechen gar von der neusten US-Kolonie.
Und dann stehe ich da, in einem Aussenbezirk von San José, der Hauptstadt, und sehe mich umringt von Mauern. Hoch, unüberwindbar, senden sie eine Botschaft aus: Von jedem geht Gefahr aus, traue niemandem.
Wer es sich in San José leisten kann, lebt im Kondominium, das sind Reihen von Einfamilienhäusern umgeben von hohen Mauern und bewacht vom eigenen Security-Personal. Sicher abgeschirmt von der Aussenwelt.
Die breite ärmere Schicht der Bevölkerung, die es sich nicht leisten kann in solch’ einer Siedlung zu leben, weiss nicht anders, als sich selbst einzusperren. Nicht nur ein einfacher Zaun, wie wir es uns von der Schweiz gewohnt sind, beschützt die oft ärmlichen Hütten, nein, um sich selbst vor Kriminellen zu wahren, bauen sie sich eine Art Käfig, meist hohe Metallstangen, die sich vom Boden des Hauses bis zum Dach erstrecken und so ein unwillkommenes Eindringen verunmöglichen.

Das Haus selbst hat dadurch den Anschein eines Gefängnisses. Ganze Strassen mit solchen Häusern senden vor allem Misstrauen aus, nicht die berühmte costa-ricanische Lebensfreude. Doch warum Mauern, wenn es bei den Armen eh nichts zu holen gibt? Der Souveränitätsanspruch über die eigenen vier Wände ist nicht zu unterschätzen. Die eigenen vier Wände sind mehr als nur der Wohnort. Sie sind Rückzugsort, eine Oase der Ruhe. Durchbrechen etwa Einbrecher diese, kann das länger anhaltende mentale Probleme verursachen. Man beschützt sein eigenes Wohlbefinden, nicht den Reichtum.

«Der Schweizer hat den dialektischen Vorteil, dass er gleichzeitig frei, Gefangener und Wärter ist.» Dürrenmatt sagte diese Worte in Bezug auf den die Schweiz im übertragenen Sinn. In Costa Rica ist es die physische Realität. Selbst halten sie sich gefangen, zum Schutze vor der Aussenwelt. Freiheit oder Sicherheit? Die Frage ist Ausdruck von grossem Wohlstand. Freiheit über Sicherheit zu stellen, können nur die, die in Sicherheit leben. Zum Beispiel in einem Land wie der Schweiz, wo eine Hecke genügt, um den Eigentumsanspruch sicherzustellen.

In den meisten anderen Kulturen stellt sich die Frage nach Freiheit oder Sicherheit nicht. So nehmen in Ländern mit hohen Kriminalitätsraten viele Menschen einen Käfig als Zuhause in Kauf, um sich tatsächlich oder vermeintlich zu schützen. Es ist keine Frage der Identität oder Kultur, sondern des Wohlstands, des Vertrauens in die eigenen Institutionen. Es reduziert sich am Ende auf die Frage, wie gut ein Staat funktioniert. Muss ich umringt von Mauern leben, ohne Angst zu haben, ausgeraubt zu werden, fühle ich mich zutiefst bedroht. Bedroht, in meinem Recht nach Freiheit.
In der Schweiz sind die Mauern tief. Das darf man auch mal wieder schätzen.

Levin Stamm, Weltbürger, lebt und studiert seit Sommer 2017 in Costa Rica.

Foto: Levin Stamm

200 Abos…

Nachdem unsere Abozahlen einige Jahre lang bescheiden vor sich hindümpelten, war 2017 ein prächtiger Jahrgang: Mit jeder Ausgabe flatterten neue Abobestellungen in die Redaktion und Ende Dezember war es dann so weit: das 200ste Abo, bestellt von Marlène Künzler; wir gratulieren!

Selbst Grafikerin, Illustratorin und Künstlerin hätte sie mit ihrem „KitBonheur“ (siehe Kasten) bestens in unsere Edicion-Sondernummer 25 1/2 zum Thema «Schenken und sinnvolle Geschenkideen» gepasst, erschienen im letzten Dezember. Doch einzigartige, originelle Geschenkideen sind das ganze Jahr hindurch aktuell und so öffnen wir Marlène Künzler nun in dieser Ausgabe ein Fenster, um ihre Erfindung vorzustellen.
Wir bedanken uns bei ihr und stellvertretend auch bei all unseren AbonnentInnen, FördererInnen, GönnerInnen und Mitgliedern für die treue und immer wieder grosszügige Unterstützung: ohne euch alle könnten wir diese Zeitung nicht produzieren, gäbe es in Biel diese andere Zeitung für eine andere Zukunft nicht.
Ihr stärkt unserem ebenfalls grösser werdenden Redaktions- und MitarbeiterInnenteam den Rücken und wollt mit uns in eine andere Zukunft mit ganzheitlicher und langfristiger Perspektive für alle und nicht nur ein paar wenige gehen. Danke!

En 2013, le produit »KitBonheur« est lancé. Un projet anodin qui devient de plus en plus grand. Il se fait offrir, se raconte, se partage, se fait vendre dans les magasins et se fait en-voyer dans toute la Suisse.

Le KitBonheur c’est …
Un voyage inhabituel en 7 étapes qui se dessinent au hasard des propositions et des réponses aux questions contenues dans le livret. Cet intermède ludique vous permettra en l’espace de quelques heures d’interagir sur les événements et de changer le cours du quotidien. Découvrir une ville d’une nouvelle manière, s’orienter au hasard et prendre la vie comme elle vient. Idéal pour un rendez-vous amoureux, une sortie folle entre amis ou un cadeau. Laissez-vous surprendre !

Le départ du voyage…
Choisissez avec qui vous allez faire le KitBonheur et trouvez un joli café proche de votre ga re. Ne soyez pas trop curieux laissez la pochette du KitBonheur fermée jusqu’au rendez-vous. Prévoyez au minimum 6 heures pour pouvoir profiter du voyage. Répondez aux ques-tions et lisez le livret sur place: c’est le hasard qui fera le reste. Bon voyage !

Marlène Künzler, graphiste indépendante à Bienne sous le nom de Mademoiselle Marlène

Plus d’info: kitbonheur.ch
info@kitbonheur.ch

KitBonheur en vente:
Mademoiselle Marlène, Rue Haute 33 · **Marmelade,** Rue Centrale 34 · **EDU’s,** Rue des Maréchaux 8, 2502 Biel/Bienne

…und bientôt plus?

Abo normal 25.– / Förderabo 50.– / Gönnerabo 75.–

Jedes Abo umfasst 4 Ausgaben der Vision 2035.

Le formulaire vous trouvez sur www.vision2035.ch

Merci und herzlichen Dank pour le soutien!